SUPERTESTE SAIBA TUDO SOBRE A HONDA CB 500X

motociclismo

www.motociclismoonline.com.br

CHEGOU!

AVENTURA PARA TODOS

KAWASAKI VERSYS-X 300 ELEVA O NÍVEL DA CATEGORIA TRAIL NO BRASIL

motormídia
Nº 238 • Ano 20 Outubro 2017
ISSN 1415-1863 R$ 14,90

APRESENTAÇÃO

TRIUMPH STREET TRIPLE 765
Acima do "padrão" da categoria, a nova naked inglesa ficou animal!

EXCLUSIVO!

YAMAHA T7
Pilotamos o protótipo da moto que será a substituta da XT 660Z Ténéré

✶ BMW R nineT URBAN GS ✶ HONDA NXR 160 BROS CBS

HONDA
The Power of Dreams

Combi Brake

Os freios se falam, você tem a melhor resposta.

Com o sistema CBS (Combined Brake System), ao pisar no freio traseiro, o dianteiro é acionado simultaneamente. Assim, a frenagem é distribuída de modo inteligente, parando a motocicleta numa distância menor e com mais estabilidade.

3 ANOS DE GARANTIA + 7* PRODUZIDO NO POLO INDUSTRIAL DE MANAUS

Minha escolha faz a diferença no trânsito.

*Fornecimento de óleo válido a partir da 3ª revisão. **Disponível para os modelos CG 160 Fan e CG 160 Start. Consulte as concessionárias participantes no 0800 701 3432 ou em honda.com.br/motos.

Nova linha CG 160 com freios CBS. Preparada para as surpresas da cidade.

Vá até uma concessionária e faça um test ride.**

HONDA

SUMÁRIO motociclismo
Nº 238 ■ OUTUBRO 2017

APRESENTAÇÃO

Honda NXR 160 Bros CBS
A trail mais vendida do Brasil ganha o eficiente sistema CBS para a linha 2018 30

Triumph Street Triple 765
A renovada naked inglesa chega em duas versões. Ganhou muito mais performance e um surpreendente pacote de tecnologia 34

Yamaha T7
Com exclusividade, pilotamos o protótipo T7, que antecipa algumas das coisas que devemos encontrar na futura maxitrail 700 4

TESTE

Kawasaki Versys-X 300
Confira a avaliação completa da moto que inaugura um novo segmento entre as trail 50

SUPERTESTE

Honda CB 500X
A crossover de 500 cm³ mostra toda a sua versatilidade no nosso teste de 1 000 km 58

ESPECIAL

National H.O.G Rally 2017
Direto de Foz do Iguaçu, PR, tudo o que rolou no maior evento anual da Harley-Davidson 68

CULTURA

Motos britânicas - parte 1
Conheça um pouco mais sobre o nascimento e o desenvolvimento da tradicional indústria britânica de motocicletas 74

Acesse nosso site também pelo celular ou tablet usando o QR code abaixo

MOTOS DA EDIÇÃO

BMW R NineT Urban GS 12
Honda NXR 160 Bros CBS 30
Triumph Street Triple 765 34
Yamaha T7 40
Kawasaki Versys-X 300 50
Honda CB 500X 58

SEÇÕES

ADRENALINA
BMW NineT Urban GS 12
EDITORIAL 8
PLANETA MOTO 20
AGENDA 22
FEIRÃO MOTOCICLISMO 24
ESPAÇO MOTOCICLISMO 26
ENTREVISTA 28
MOTOSTORY 78
CORREIO 84
MERCADO 86
TABELA DE PREÇOS 92
QUIZ 98

CRÔNICA
Roberto Severo 82

Veja mais conteúdo exclusivo:
motociclismoonline.com.br

Com atualização diária de notícias, tem sempre a motocicleta como tema, além de matérias de serviços e mercado. **Acesse a galeria de imagens para ver mais fotos da edição impressa.**

MOTOCICLISMO no Facebook
/motociclismomagazine
Posts exclusivos a qualquer momento, direto dos eventos, com vídeos e fotos.

Siga a MOTOCICLISMO no Twitter
@motociclismo_br
Principais notícias, atualizadas pela equipe da MOTOCICLISMO, direto da redação.

Sua motocicleta é sua companheira e, por entender isso, nós oferecemos mais.
Mais que mecânicos, especialistas. Mais que preço justo, transparência. Mais que cuidado, atenção especial em cada detalhe. Esse é o nosso jeito de oferecer mais.

ESPECIALISTAS TREINADOS

PREÇOS PADRONIZADOS

ATENÇÃO EM CADA DETALHE

30 INSPEÇÃO GRATUITA DE 30 ITENS NA TROCA DE ÓLEO

BMW MOTORRAD +
O jeito BMW de cuidar da sua BMW

TROCA DE ÓLEO E FILTRO:

POR R$ 410
BMW G 650 GS
BMW F 700 GS
BMW F 800 GS / ADV / R

POR R$ 490
BMW R 1200 GS / ADV / RT / NINET / R

POR R$ 540
BMW K 1600 GT / GTL / EXCL
BMW K 1300 R / GT / S
BMW S 1000 R / RR / XR

Acesse **www.bmwmotorradmais.com.br** e descubra a Concessionária Autorizada BMW Motorrad mais próxima.

Condição válida para troca de óleo original BMW e filtro, com anel de vedação e mão de obra inclusa, dos modelos G 650 GS, F 700 GS, F 800 GS, F 800 GS Adventure e F 800 R: R$ 410,00 à vista; R 1200 GS, R 1200 GS Adventure, R 1200 RT, R NineT e R 1200 R: R$ 490,00 à vista; K 1600 GT, K 1600 GTL, K 1600 GTL Exclusive, K 1300 R, K 1300 GT, K 1300 S, S 1000 R, S 1000 XR e S 1000 RR: R$ 540,00 à vista, de 1/10/2017 a 31/10/2017, sujeita ao agendamento prévio, mediante disponibilidade do concessionário autorizado. A inspeção gratuita inclusa no pacote não abrange a realização de serviço para reparo e não entra no plano de manutenção da motocicleta. Trata-se exclusivamente da verificação de componentes do sistema de freios, transmissão, suspensão, pneus e rodas, fluidos diversos, comandos, carenagens, luzes e funcionamento geral. Para mais informações, consulte sua Concessionária BMW Motorrad de preferência. O descarte inadequado de óleo lubrificante (usado ou contaminado) e de sua embalagem provoca danos à população e ao meio ambiente, podendo contaminar a água e o solo. O óleo usado e as embalagens são recicláveis. Entregue-os em um posto de serviço ou de coleta autorizada, conforme resolução CONAMA nº 362/2005 e suas alterações vigentes.

pirelli.com/moto

DESAFIE AS LEIS DA FÍSICA.

A MELHOR OPÇÃO PARA SUA MOTO DE MÉDIA CILINDRADA

E DA ECONOMIA.

Respeite a sinalização de trânsito.

DIABLO ROSSO II

MAIS DURABILIDADE. MAIS SEGURANÇA. MAIS PERFORMANCE.

EQUIPAMENTO ORIGINAL DAS MOTOCICLETAS: Kawasaki Ninja 300, Kawasaki Z300, KTM Duke 390, KTM Duke 200, Dafra Next 250, Honda CB 250F Twister, BMW G310 R.

MEDIDAS TAMBÉM DISPONÍVEIS PARA: Honda CBR 250R, Honda CB 300R, Yamaha R3, Yamaha MT-03, Kawasaki Ninja 250R, Kawasaki D-Tracker 250, Suzuki Inazuma 250, Kasinski Comet 250R, Dafra Roadwin 250R.

Foto: Kawasaki Ninja 300 com Equipamento Original Diablo Rosso II nas medidas 110/70 R 17 dianteiro e 140/70 R 17 traseiro.

PRIMEIRO PNEU RADIAL ORDEM E PROGRESSO FABRICADO NO BRASIL

PIRELLI

POTÊNCIA NÃO É NADA SEM CONTROLE

A "culpa" é só nossa?

A Semana Nacional de Trânsito foi comemorada entre os dias 18 e 25 de setembro. Neste ano, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) definiu como tema "Minha escolha faz a diferença no trânsito", ou seja, você tem que fazer a sua parte para conseguirmos um trânsito mais seguro. Concordo 100%, entretanto, pergunto: e os órgãos responsáveis pelo trânsito, fazem a sua parte?

Tenho um parente em pleno processo para tirar a habilitação para conduzir motocicletas. Quer saber o que ele está "aprendendo" para passar na prova? A não usar o freio dianteiro, a não trocar de marcha e outras aberrações. O próprio Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) é confuso e antiquado em suas "soluções". O "Guia Básico para Gestão Municipal de Trânsito" diz que "o objetivo do órgão ou entidade de trânsito deve ser o de proporcionar instrumentos e condições para que a circulação de bens e pessoas desenvolva-se com padrões adequados de acessibilidade, mobilidade, ***segurança, fluidez (grifo nosso)*** e qualidade de vida." O próprio guia define fluidez como "facilidade de circulação de veículos e está ligada à diminuição do tempo gasto no deslocamento de veículos..." e, ao mesmo tempo, sugere como medida de segurança "implantação de ondulação transversal (lombadas)". Ôpa, calma aí! Lombada colabora para fluidez? Lombada colabora apenas para desgastar os veículos, atrasar veículo de emergência, em aumentar o consumo de combustível e, se estiver sem sinalização (como é bastante comum), causar acidentes!

Acho a Semana Nacional do Trânsito uma iniciativa superválida e não discuto que promovendo o respeito e a cidadania tudo muda, mas o problema está na base, na raiz. Já passou da hora de resolver o problema da bizarra formação de motoristas e motociclistas, de oferecer vias decentes e de atualizar algumas "regras" e conceitos. Trafegamos por ruas podres, sem sinalização e repletas de armadilhas especialmente perigosas para as motos. Não dá para esperar civilidade e respeito se nem sequer o ente público cumpre com a sua parte. Triste, mas é verdade. Um forte abraço e até o mês que vem.

Gabriel Berardi
gabriel.berardi@motociclismoteam.com.br

motociclismo
www.motociclismoonline.com.br

/motociclismomagazine
/motociclismo_br
YouTube motociclismoonline
@motociclismo_br

| REDAÇÃO |
isabel.reis@motormidiateam.com.br
gabriel.berardi@motociclismoteam.com.br
marcelo.barros@motociclismoteam.com.br
carlos.bazela@motociclismoteam.com.br
andrea.guimaraes@motociclismoteam.com.br

| COMERCIAL |
renato.vieira@motociclismoteam.com.br
paulo.cesar@motociclismoteam.com.br

| MARKETING |
thomas.bento@crjbrasil.com.br
joao.mesquita@crjbrasil.com.br

| ASSINATURAS |
assinaturas@motociclismoteam.com.br

| GRÁFICA |
Log&Print Gráfica e Logística
Rua Joana Foresto Storani, 676
Distrito Industrial - Vinhedo, SP
www.logprint.com.br

| DISTRIBUIÇÃO |
Dinap
Rua de Kenkiti Shinomoto, 1678, CEP 06045-390
Osasco, SP

| JORNALISTA RESPONSÁVEL |
Isabel Reis - MTB 17311

Motociclismo Magazine ISSN 1415-1863.
Publicação mensal da Motor Mídia
© Direitos reservados.
| MOTOR MÍDIA |
Empresa de conteúdos, soluções digitais e eventos
Rua Plínio de Morais, 394, Sumaré, São Paulo
CEP: 01252-030
Fone: (11) 2888-5300

| PRODUTOS MOTOR MÍDIA |

NGK SPARK PLUGS

NGK IRIDIUM IX SPARK PLUG

Marc Márquez usa e aprova!

Vela de Ignição NGK Iridium

www.ngkntk.com.br | facebook.com/NGKdoBrasil

HRC TECHNICAL SPONSOR

Kawasaki
Be Radical

Capacete é a proteção do motociclista.

kawasakibrasilOFICIAL
@kawasakibrasiloficial

//MOTOR BICILINDRICO DE 296 CC
//POTÊNCIA 40 CV @ 11.500 RPM
//COMPLETO PAINEL DE INSTRUMENTOS
//VERSÃO TOURER COM ACESSÓRIOS EXCLUSIVOS

PRODUZIDO NO PÓLO INDUSTRIAL DE MANAUS

consórcio Kawasaki
www.consorciokawasakibrasil.com

KAWASAKI USA E RECOMENDA
Mobil Super Moto

LANÇAMENTO

VERSYS-X 300

QUALQUER ESTRADA, A QUALQUER HORA.

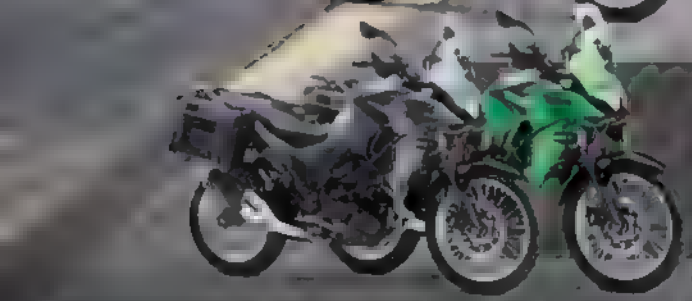
A nova Versys-X 300 é uma aventureira versátil, pronta para qualquer tipo de pavimento. Design e performance inéditos na categoria.

Escolha a Kawasaki Versys-X 300 perfeita para o seu estilo de aventura.

Não perca os preços especiais de lançamento e um presente comemorativo da Kawasaki para você!

VERSYS-X 300
~~R$ 22.990,~~
R$ 20.990,*

VERSYS-X 300 ABS
~~R$ 24.990,~~
R$ 23.990,*



VERSYS-X 300 TOURER ABS
~~R$ 26.990,~~
R$ 25.990,*

Preços especiais de lançamento válidos até 31/12/2011, limitados às primeiras 200 unidades. Preços Públicos Sugeridos: Versys-X 300 de R$ 22.990,00 por R$ 20.990,00 (70 unidades), Versys-X 300 ABS de R$ 24.990,00 por R$ 23.990,00 (80 unidades), Versys-X 300 Tourer ABS de R$ 26.990,00 por R$ 25.990,00 (50 unidades), frete máximo de R$ 1.216,17 não incluso, variável de acordo com a U.F. O presente comemorativo será enviado em até 60 dias, após contato telefônico ou eletrônico para confirmação do endereço do comprador. Disponibilidade, modelos, cores e especificações sujeitas a alteração sem prévio aviso. Imagens meramente ilustrativas.

Mais informações: ***www.kawasakibrasil.com***
Atendimento Nacional: ***0800 773 1210***

Kawasaki

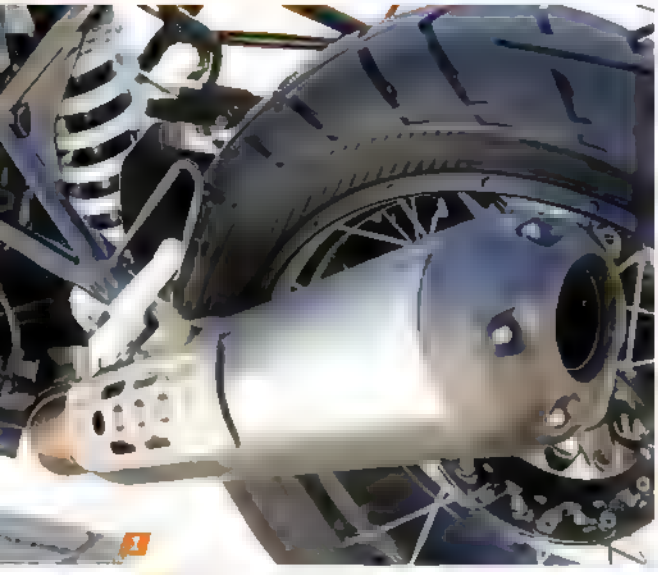
BMW nineT Urban GS

Gabriel Berardi e Rodrigo Castro

João Carlos Oliveira

Inspirada nos anos 1980

A inspiração na R80 GS está clara em cada contorno deste modelo, 37 anos depois do lançamento da versão original da "Gelande Strasse"



SIMPLICIDADE O painel é só isso mesmo. Na Europa, o ABS é de série, mas o controle de tração está na lista de opcionais

2 O escape é "politicamente incorreto", já que o som é realmente grave e forte
3 O assento combina com o estilo da moto, mas é bem desconfortável e nada ergonômico
4 O enorme farol dianteiro carenado é polêmico. Alguns acham o visual fantástico, outros, horrível

Foi em 1980 que a BMW lançou o modelo que serviria de inspiração para a mais bem-sucedida gama da fabricante alemã. O sucesso da família GS transbordou para as competições com as quatro vitórias alcançadas no raid Paris-Dakar pelas mãos de Hubert Auriol e Gaston Rahier que, ao mesmo tempo que iam promovendo a marca e o modelo, foram também desenvolvendo novas soluções técnicas para a moto que hoje é o paradigma das maxitrail de alta cilindrada.

A Urban GS é considerada uma versão "heritage" e, logo à primeira vista, conseguimos entender o porquê. Um esquema de cores retrô em que a predominância do branco, azul e do assento vermelho fazem lembrar as versões das GS da década de 1980. Complementam o "efeito retrô" um grande farol redondo (com uma carenagem ao estilo da época), um guidão largo e baixo e a profusão de pintura preta no motor, rodas, chassi, bengalas da suspensão e eixo cardã. A instrumentação é igualmente simples e até um pouco espartana, contendo informações básicas e com um menu de utilização bastante simples. A ponteira de escape ao estilo "super trap" é um dos primeiros indicadores de que nem tudo é supercorreto e civilizado nesta versão. As rodas raiadas (opcionais) de 19" na dianteira e 17" atrás dão o toque final em termos de estilo conceitual.

O motor que equipa a Urban não é a versão mais atualizada e potente que a BMW tem disponível. O arrefecimento é feito por ar e óleo e a potência fica em bons 110 cv. O mesmo se aplica às suspensões, com bengalas convencionais de 43 mm na dianteira, sem qualquer tipo de ajuste, e um amortecedor Paralever atrás, este sim com a possibilidade de regular pré-carga e retorno da mola.

O primeiro contato com a Urban GS nos levou para outra época. O guidão impõe uma posição de pilotagem "esticada" que em nada lembra uma GS. A adaptação não é imediata e requer algum tempo pilotando a moto até que possamos nos sentir verdadeiramente habituados, mas mesmo assim não é confortável

O som grave e com um volume surpreendentemente alto que sai da ponteira de escapamento confere uma personalidade mais marcante à Urban GS, descolando-se da imagem "politicamente correta" das demais GS. Por onde quer que você passe, as atenções se voltam para a Urban GS. O som do boxer é mais vigoroso entre 3 500 e 6 000 rpm, que é a faixa de utilização ideal deste modelo.

O nome de batismo Urban GS não quer dizer que esta moto esteja limitada a um ambiente puramente urbano. A facilidade de pilotar nesse cenário é totalmente inesperada, tendo em conta que estamos falando de uma moto que supera bem os 200 kg na balança e não é propriamente um modelo de dimensões compactas. O motor entrega muito torque desde as rotações mais baixas, o que torna muito fácil trafegar em marchas altas e a baixas rotações. Sempre com suavidade, baixa vibração e sem trancos. Isso tudo também se reflete em um consumo de combustível bem contido, que variou entre 22,7 km/l em uma tocada mais descontraída e 17,5 km/l num ritmo mais animado. Se o ambiente urbano é o cenário ideal para circular com a Urban, uma sinuosa estrada de montanha é o segundo lugar onde esta GS se sente bem à vontade. Em trechos de asfalto bom e com curvas em sequência, nos sentimos como uma criança em um parque de diversões. De fato, a ciclística deste modelo foi pensada para transmitir as melhores sensações nesse tipo de estrada. Podemos pilotar de forma totalmente intuitiva sem ser necessário planejar com antecedência cada movimento: basta apontar a moto para onde queremos ir que todo o resto é feito de forma totalmente natural e com uma sensação de controle e segurança absolutos.

PARA BONS ASFALTOS
Em estradinhas sinuosas a Urban GS é pura diversão. Já em asfaltos muito irregulares (ou fora dele), a suspensão dianteira deixa um pouco a desejar

É evidente que, por levar a sigla GS em seu nome, era obrigatório fazer uma incursão por caminhos fora de estrada. Nesse ambiente, o comportamento da "Urban" é bastante correto, mas não é surpreendente. A moto deixa claro que não aceitará abusos e que prefere uma pilotagem civilizada na cidade ou mesmo uma tocada mais esportiva nas estradinhas cheias de

BMW nineT Urban GS

Dados de fábrica

Motor bicilíndrico boxer, arrefecido a ar/óleo
DOHC | 8 válvulas | câmbio de 6 velocidades

Cilindrada	1 170 cm³
Potência máxima	110 cv a 8 500 rpm
Torque máximo	11,8 kgf.m a 6 000 rpm
Diâmetro x curso do pistão	101 mm x 73 mm
Taxa de compressão	12,0:1
Quadro	Multitubular de aço
Cáster	28° 5'
Trail	110,6 mm
Suspensão dianteira	Garfo telescópico com 125 mm de curso, sem ajustes
Suspensão traseira	Monoamortecedor com curso de 140 mm, ajuste de pré-carga e retorno
Freio dianteiro	Dois discos de 320 mm, pinça radial de 4 pistões (ABS)
Freio traseiro	Disco de 265 mm, pinça de 2 pistões (ABS)
Modelo do pneu	Metzeler Tourance Next
Roda dianteira	120/70 - 19 "x 3,00"
Roda traseira	170/60 - 17" x 4,50"

MEDIDAS

Comprimento • 2 175 mm	Largura • 870 mm
Altura do assento • 850 mm	Entre-eixos • 1 527 mm
Tanque • 17 litros	Peso seco • 209 kg

Preço **15 809 euros (aprox. R$ 59 000)**

URBAN, [illegible]

A posição de pilotagem exige um tempo de adaptação, mas depois disso ela surpreende pela agilidade em uso urbano

POSITIVO
- Motor
- Facilidade de pilotar na cidade

NEGATIVO
- Suspensão dianteira em uso off road
- Assento

curvas. A não ser que você seja o Jean Azevedo, caminhos de terra compactada e com boa tração é o máximo que a Urban GS encara sem nos fazer suar debaixo do capacete.

Nas autoestradas rápidas, a falta de proteção aerodinâmica faz com que seja muito complicado rodar em velocidades elevadas por longos períodos, dado que a parte superior do nosso tronco recebe a maior parte do deslocamento de ar a partir dos 140 km/h.

Outro aspecto que de certa maneira destoa da sigla GS é o conforto que, definitivamente, não é ponto forte desta Urban. Além da já comentada posição de pilotagem que exige braços longos e sempre estendidos — além do tronco levemente inclinado à frente, especialmente se você tiver menos de 1,75 m —, o assento curto e de formas quadradas é, além de desconfortável, pouco ergonômico, o que nos obriga a fazer paradas frequentes em viagens. Bem antes dos teóricos 340 km de autonomia média que o tanque de 17 litros permitiria.

Na Europa, a Urban GS é 14% mais barata que uma R 1200 GS de entrada, o que, aqui no Brasil, seria o equivalente a cerca de R$ 55 800. Contudo, seria uma surpresa se a marca apresentasse esse modelo aqui no Brasil. Importada seria muito cara e, pelo baixo volume, não vale a pena produzi-la em Manaus.

Ponto final

O DNA da versão original da BMW está bem marcado nesta R nineT Urban GS. Uma das versões "heritage" lançadas pela BMW e que busca inspiração nas versões que marcaram uma época. A Urban GS é uma moto que desperta paixões e que transmite sensações puras. Mesmo espartana em termos de equipamentos, era é cheia de atributos que a tornam única e exclusiva. Seja na cidade ou em qualquer estrada de montanha, esta GS é uma moto que marca quem tiver o prazer de pilotá-la. *por Rodrigo Castro*

COMUNICADO DE RECALL

A Moto Honda da Amazônia Ltda. convoca os(as) proprietários(as) das motocicletas da marca Honda, modelo CRF 450R:

ANO MODELO	CHASSIS INICIAL JH2PE05		DATA DE PRODUÇÃO	
	DE	ATÉ	INICIAL	FINAL
2015	FK402037	FK402334	11/9/2014	30/9/2015
2016	GK502434	GK502616		

Medidas corretivas: comparecer a uma concessionária de motocicletas Honda, a partir de 25 de setembro de 2017, para a substituição gratuita da engrenagem secundária da 5ª marcha, um componente da transmissão.

Defeito apresentado: possibilidade de quebra da engrenagem.

Riscos e implicações: perda da potência e, em casos extremos, o travamento da roda traseira, expondo os usuários a uma situação de risco de queda e podendo causar danos materiais e lesões graves ou até mesmo fatais aos ocupantes e/ou terceiros.

Locais de atendimento e contato: confirme no site **www.honda.com.br/recall** ou em nossa central de atendimento pelo 0800 701 3432 (segunda a sexta-feira, das 8h às 20h, e sábado, das 9h às 14h – horário de Brasília) a necessidade do reparo e os endereços das concessionárias e faça o agendamento.

Agende aqui

HONDA

ASAS DA LIBERDADE

LINHA HELT 2018

Conforto a qualquer momento. Estilo em todo lugar.

LINHA CROSS

Cross Vision
Preto Fosco Triller

LINHA PASSEIO

Hippo Rider

LINHA STREET

Race
Bell Glass

MOTOCICLO

CONHEÇA A LINHA COMPLETA.

Coloque um #HELTNAKBÇA e pronto!

Cross Vision
Grafite

Cross Vision
Red

MX Racing

Hippo Faster

Hippo Wave
Fosco

Hippo Glass
Spirit

New City
Glass

Race Preto Fosco

Race Blanc

Race Bloc

Race
Step

Race
Road
Glass

Race
RT

net.com.br | /capacetes.net | /helt.capacetes

HELT

Em foco

As linhas ficam entre a antiga Z800 e a radical Z1000

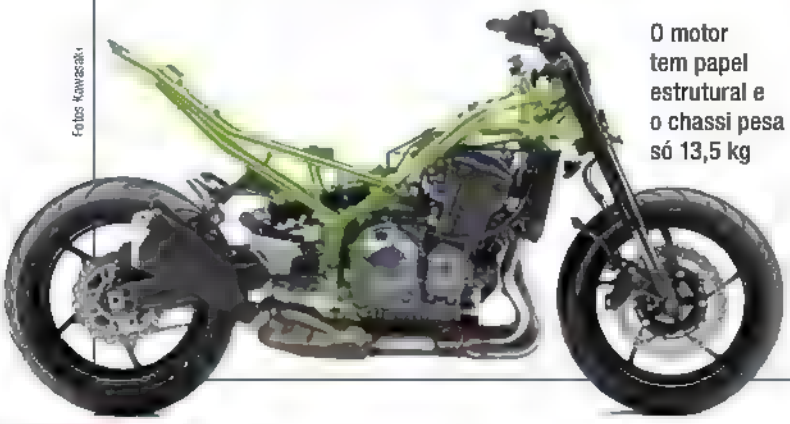
Painel digital com conta-giros analógico. Gostamos assim.

Chegou a Kawasaki Z900!

A naked chega para completar a renovada família "Z" no Brasil

No dia 26 de setembro a Kawasaki apresentou, em evento realizado em São Paulo, SP, a nova Z900, modelo que substitui a Z800 e que chega às concessionárias da marca neste mês de outubro já como linha 2018. O motor da Z900 toma como base o da irmã Z1000, um tetracilíndrico de 1 043 cm³ que teve o diâmetro dos pistões reduzido de 77 para 73,4 mm, mantendo inalterado o curso de 56 mm. Com essa solução, a cilindrada passou para 948 cm³, com 125 cv a 9 500 rpm e 10,1 kgf.m a 7 700 rpm. Ótimos números para um modelo que chega com uma proposta multiúso, mas que, não se engane, apesar do banco do garupa, continua sendo uma sport-naked feita para você andar sozinho.

O chassi tubular (13,5 kg) e a balança traseira (3,9 kg) ficaram mais leves e isso contribuiu para o peso final de apenas 210 kg, o que é sinônimo de agilidade. No dia a dia, o assento mais baixo que os de Z800 e Z1000 também deixou a moto mais acessível. As suspensões contam com bengalas invertidas e, na busca por centralização de massas, o monoamortecedor traseiro está colocado em posição horizontal e bem adiantado. Todas essas soluções fazem da nova Z900 uma moto tão versátil quanto a Z650, mas com um potencial esportivo muito maior. Disponível nas cores preta, cinza ou verde, a Z900 2018 chega em versão única com preço sugerido de R$ 41 900 sem frete e sem seguro. Eletrônica? Só ABS.



O motor tem papel estrutural e o chassi pesa só 13,5 kg

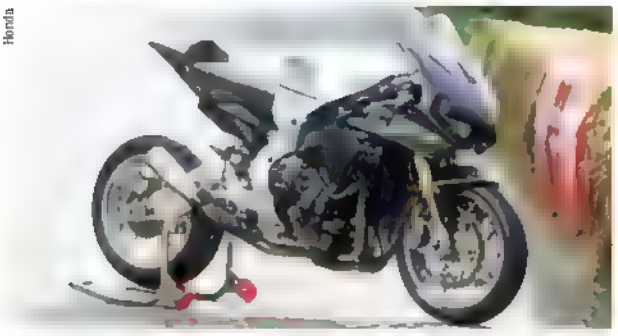
Fotos Kawasaki

Triumph

Triumph: Moto2 e Daytona 765

A Triumph esteve no circuito de Aragón, na Espanha, testando o motor tricilíndrico de 765 cm³, que estará nas máquinas da Moto2 a partir de 2019. O programa de desenvolvimento deverá se estender até junho de 2018, quando o primeiro lote de motores será entregue. A melhor parte é que a marca está fazendo os testes com um protótipo da superesportiva Daytona 765. Esportiva que promete!

Honda



Seria uma nova CB 1000R?

A Honda participou do Glemseck 101, festival de velocidade que aconteceu na cidade alemã de Leonberg, no início de setembro, com estilo. A marca levou oito modelos customizados para o local mas quem chamou a atenção mesmo foi uma versão naked da CBR 1000RR Fireblade SP. Preparada para competir na prova de arrancada do evento, deu fôlego às especulações de que uma nova naked de um litro para substituir a CB 1000R está a caminho.

Benelli

Benelli 302R é lançada

Atenta ao "boom" vivido pelo segmento de pequenas esportivas a italiana Benelli – hoje controlada pelo grupo chinês Qianjiang – lançou no mercado norte-americano a pequena 302R. O motor é um bicilíndrico paralelo de 300 cm³ com arrefecimento líquido e comando duplo de válvulas no cabeçote. O propulsor é capaz de gerar até 38 cv de potência a 10 000 rpm e 2,8 kgf·m de torque.

PONTO DE VISTA

por **Bruno Corano**

Técnicas de pilotagem. Questão fundamental!

Técnicas de pilotagem é o que realmente importa, mas temos uma tendência em acreditar que resolveremos nossas deficiências através da compra de acessórios. Posso dizer que essa característica comum a todos nós e presente em vários planos da nossa vida é ainda mais aflorada quando falamos de pilotagem e motos. Quem nunca se sentiu seduzido pela promessa falsa de que aprenderia a falar inglês em poucas semanas usando um método inovador? Assistimos recorrentemente ao comportamento de as pessoas associarem suas dificuldades em conduzir a moto ao equipamento. Minha moto não tem suspensões muito boas, meu motor não responde como eu gostaria, e assim sucessivamente.

Quando estamos falando de competições, até reconheço que a partir de um determinado ponto esses pequenos complementos passam a fazer diferença para quem busca milésimos e centésimos, mas, no uso nas ruas, por mais esportivo que seja, não deveria ter esse entendimento.

Reconheço, aceito que faz parte da brincadeira e apoio totalmente equiparmos nossos brinquedos e curtirmos isso também, contudo, desejo chamar a atenção ao fato de que não podemos transferir responsabilidades. Nada tem ou terá mais valor que seu nível de pilotagem, sua habilidade e sua técnica. Por isso digo que o primeiro passo é estarmos abertos ao conhecimento e ao aprimoramento. Devemos estar abertos a mudar nossas crenças atreladas à pilotagem e totalmente conscientes de que nada tem mais valor que nos prepararmos. Por essa razão bons pilotos, mesmo com motos ruins, andam bem. Quem nunca pegou uma serra e viu outro colega com uma moto velha dar um banho na turma com motos do ano todas equipadas?

Trabalhar a abertura mental é o ponto de partida para entrarmos em questões técnicas de pilotagem. Por fim, essa mensagem leva algo muito positivo, dependendo da forma que for interpretada. Todos nós podemos, se nos empenharmos, ser exímios pilotos. Não existe restrição de idade, característica física ou qualquer outro aspecto. Já treinei senhores de 70 anos, como crianças de 8 anos. Cada um a seu tempo de amadurecimento chega lá. Acredite.

Sucesso absoluto

No dia 24 de setembro foram realizados passeios beneficentes do DGR (Distinguished Gentleman's Ride) com o objetivo de arrecadar fundos para entidades que combatem o câncer de próstata e doenças mentais em homens. A iniciativa reuniu mais de 92 mil motociclistas no mundo todo, divididos em mais de 600 cidades de 95 países. Os motociclistas brasileiros também fizeram sua parte. Ao todo, 2 395 pilotos se registraram no site da campanha, mas, na prática, muitos mais vestiram seus trajes mais elegantes para subir em suas motos. Só em São Paulo, foram mais de 1 500 motocicletas! No total, foram 11 cidades do País que participaram e o montante em doações chegou a 36 936 dólares, algo em torno de R$ 117 mil. Globalmente, a iniciativa chegou bem perto de cumprir a meta de doações estipulada, que era de 5 milhões de dólares. Os eventos simultâneos fecharam o dia com 4.455.109 dólares arrecadados, o que dá mais de R$ 14 milhões.

AGENDA

outubro • novembro 2017

Gilmar Rose / VGCOM / Fata Piloto

7ª etapa do SuperBike Brasil em Goiânia

No dia 22, o maior campeonato de motovelocidade do Brasil realiza sua sétima etapa no autódromo da cidade de Goiânia. GO. Há diversos tipos de ingressos e promoções especiais. Para saber mais detalhes e conhecer todas as categorias, acesse:
www.superbike.com.br | (11) 5641-4166

Digite goo.gl/aWcV38 no seu navegador ou acesse pelo QR Code a agenda completa no site!

8º Imperial Moto Fest
Petrópolis • RJ
(24) 99228-5291 | imperialmotofest.com.br

3ª etapa Arena Cross
Ourinhos • SP
arenacross.com.br

16º Encontro de Boa Esperança
Boa Esperança • MG
(35) 8886-4884

9º Lambari Moto Fest
Lambari • MG
(32) 99128-4353 / (32) 9941-8081

6ª etapa Copa EFX Brasil
Guararema • SP
www.adrenatrilha.com.br

Itaperuna Moto Fest
Itaperuna • RJ
(22) 99838-2232 / (22) 99225-1136

Atron Motors Festival
Franca • SP
(16) 98162-0020

21º Encuentro Internacional de Motos - Moto Beach
Ituzaingó • Corrientes • Argentina
(54) 9 3786 408 033

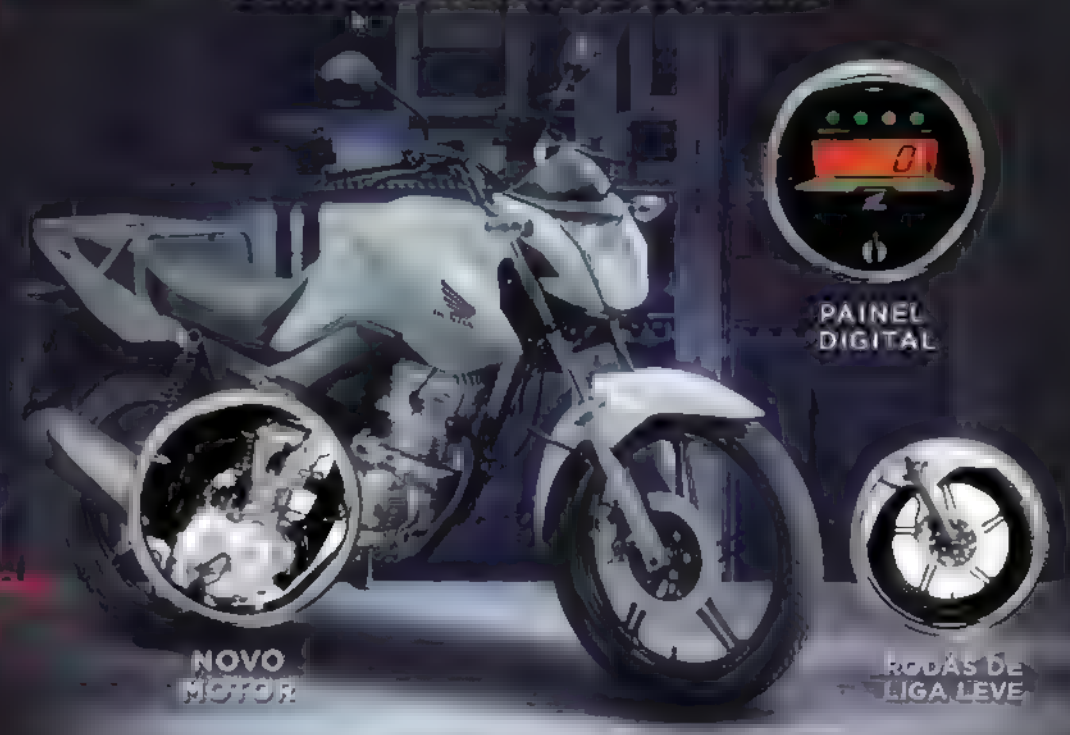
hondamonteleonemotos

www.monteleonemotos.com.br

MONTE LEONE

HONDA

CONCESSIONÁRIA AUTORIZADA



Nova Honda CG 160 Cargo

[illegible]

OFERTAS ESPECIAIS

ESPECIALIZADA EM EMPRESAS DE ENTREGAS E FROTISTAS

Temos as melhores condições do mercado para seus funcionários também saírem de Honda Zero. Consulte!

• Cobrimos qualquer oferta • Os melhores preços em peças originais Honda • Oficina especializada • Serviço Leva e trás

Atenção: Lojistas, Oficinas e Mecânicos

Temos o maior estoque de peças originais Honda do Brasil!

HOP MAMP

Renove sua frota com a gente!

As melhores taxas do mercado, aceitamos cartão BNDES

MOTOCICLETAS

ADAPTADAS PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

CONSULTE EM NOSSAS CONCESSIONÁRIAS.

[illegible] 2264-0580

São Roque 4784-2530

Ibiúna 3248-1738

FEIRÃO motociclismo

Ajudamos você a fazer negócios!

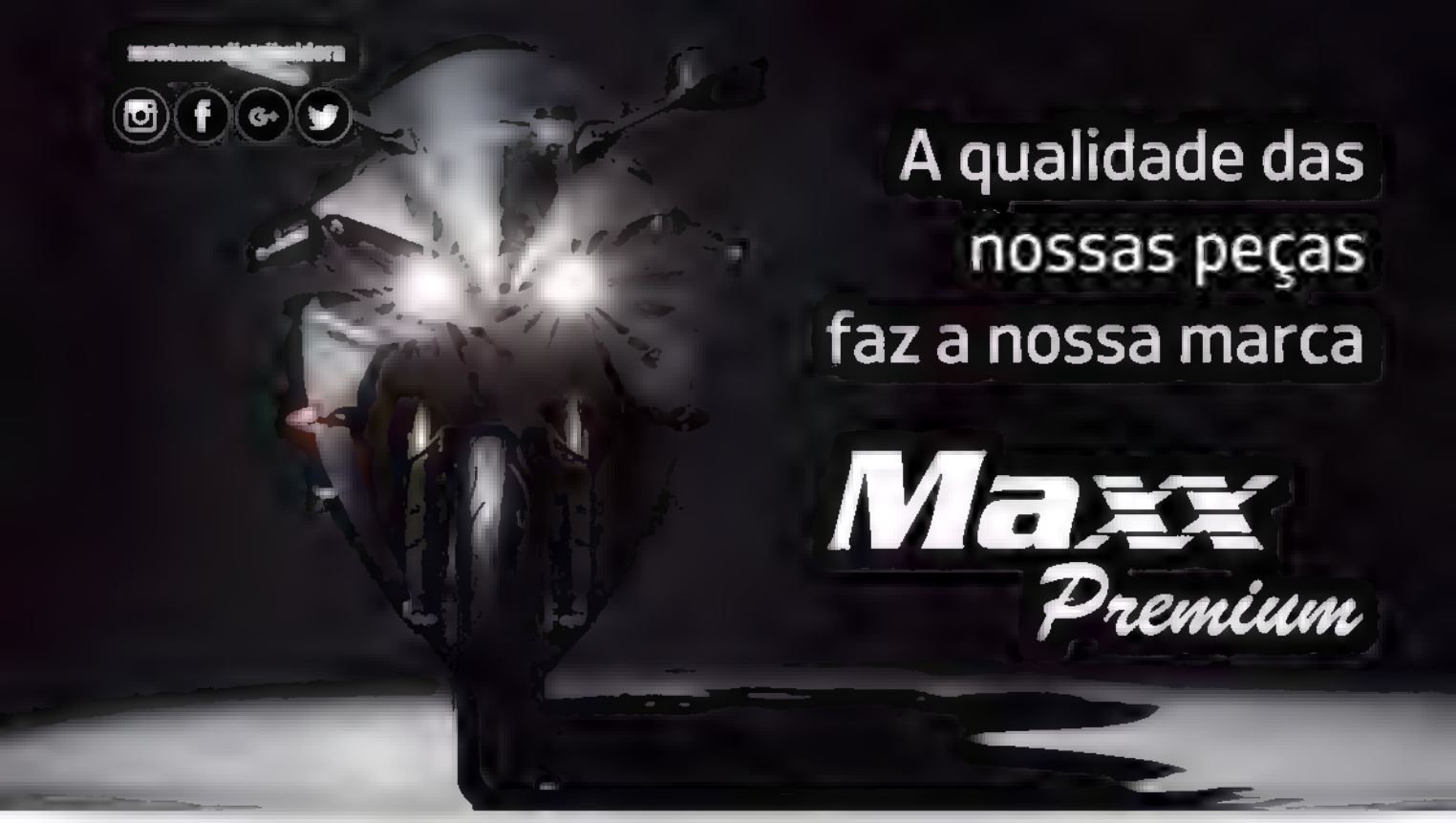
Feirão Motociclismo é o novo "point" em São Paulo para você comprar ou vender a sua moto. Todos os domingos, no Anhembi

Texto Gabriel Berardi Fotos Thomas Bento / CRJ Brasil

Localizado dentro do Auto Show, que é o maior feirão de usados da América Latina, o novo Feirão Motociclismo vai reunir todos os domingos, no Anhembi, o bom comprador e o bom vendedor de motocicletas de São Paulo. O espaço tem capacidade para 10 000 motos e conta com toda a infraestrutura necessária para você realizar um bom negócio, seja para comprar ou para vender. Lá você encontra serviços financeiros, despachante, consulta de documentação e multas de trânsito, promotores para auxiliar você na venda e muito mais!

Para saber mais sobre os serviços oferecidos no Feirão Motociclismo, conhecer nossas dicas sobre como fazer bons negócios e comprar o seu ingresso com desconto de 50%, acesse o site www.autoshow.com.br/feirao/motociclismo

LEVE A FAMÍLIA Além de uma grande variedade de serviços úteis na hora de fazer negócio, o espaço conta com outras atrações



São mais de 2.000 itens para sua moto

Maxx Premium, uma marca exclusiva da Montanna Distribuidora. São mais de 2.000 itens com qualidade e garantia ISO além de reconhecimento internacional. Não perca tempo, procure já uma de nossas revendas, é o melhor custo beneficio que o mercado de moto peças pode oferecer

No trans to somos todos pedestres

Imagens ilustrativas

Produtos disponíveis nas melhores lojas do ramo

11 2475-7000
www.montanna.com.br

11 9 5059-3915

MONTANNA
DISTRIBUIDORA DE AUTOPEÇAS

Espaço Motociclismo cresce e investe em experiências

Show de motocross freestyle com Jorge Negretti e test rides de várias marcas inauguram nova fase

Texto
Carlos Bazela
Fotos
Johanes Duarte / Photo and Road e Carlos Bazela

O Espaço Motociclismo entrou em uma nova fase em setembro. Além de ser o maior encontro de motociclistas de São Paulo, o evento se concentrou em oferecer experiências inesquecíveis a todos os visitantes, tenham eles vindo de moto, carro ou mesmo a pé. Entre elas, um show memorável com o piloto de motocross freestyle Jorge Negretti e sua equipe.

"Foi um show muito importante para nós porque ele conseguiu reunir pilotos de diferentes gerações do freestyle para se apresentar juntos. É raro isso acontecer. Hoje estava todo mundo!", comentou o sempre bem-humorado Negretti após o show. Além dos pilotos literalmente voando a mais de oito metros de altura entre uma rampa e outra, a música foi presença constante com o rock'n'roll de Caio Durazzo, e os food trucks do evento completaram a festa.

Para garantir a felicidade de quem não vive longe das duas rodas, o Espaço Motociclismo realizou test rides de três marcas simultâneas. Yamaha, Kawasaki e Royal Enfield levaram seus modelos para que público pudesse aproveitá-los ao guidão em uma área segura e com a assistência

As clássicas da Royal Enfield estiveram mais uma vez disponíveis para teste

A Nacar Yamaha esteve presente com os modelos de alta cilindrada da marca

A trail Versys-X 300 acaba de chegar ao país e já pôde ser pilotada no local

Show do Negretti

Os pilotos alinhados para mais um show de motocross freestyle

Os pilotos apresentaram manobras ousadas em mais de meia hora de apresentação

O piloto Jorge Negretti comandou o show no Espaço Motociclismo

Isabel Reis, da MOTOCILISMO, apresentou Negretti e equipe

A noite contou com um show de habilidade e ousadia nas manobras do freestyle

A equipe de Jorge Negretti se reúne com o estafe do Espaço Motociclismo

de instrutores. "A ideia é trazer toda a linha de 'big bikes' para proporcionar a experiência de andar em uma moto grande", comentou Vinícius Vieira, do marketing da concessionária Nacar Yamaha.

Já consolidado na noite paulistana entre os amantes de motos, a marca dos diapasões encontrou no Espaço o local perfeito para divulgar seus produtos e já planeja outras ações somadas ao test ride. "Estaremos aqui em quase todas as terças-feiras por três meses e estamos planejando para o futuro ações como distribuição de vouchers para troca de óleo grátis em nossa concessionária para modelos de qualquer marca", comenta Vieira.

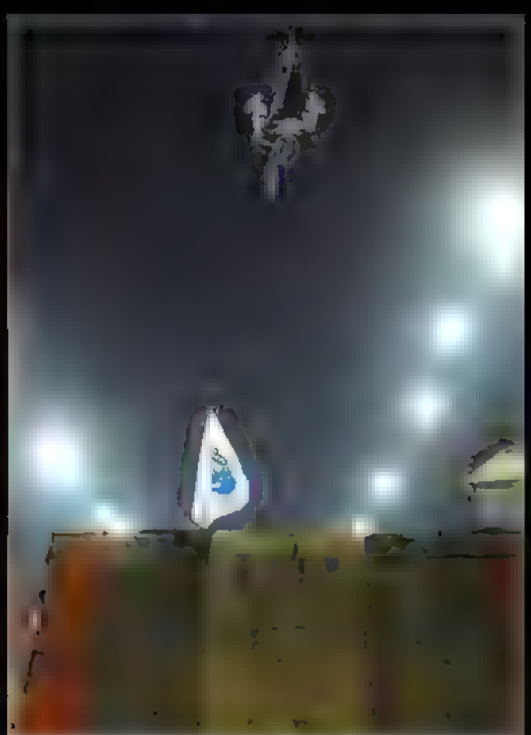
A marca verde, por sua vez, levou todo seu line-up para o evento, disponibilizando ao público desde a custom Vulcan S, reconhecida como o Melhor Negócio da categoria pela MOTOCICLISMO, até a novíssima Versys-X 300, estrela da capa desta edição. Já na pista da Royal Enfield, os modelos clássicos Bullet 500, Continental GT e Classic 500 estavam disponíveis para quem quisesse conhecer melhor a marca de origem inglesa.

Os test rides não têm custo adicional ao visitante e estão inclusos no ingresso. A única exigência é uma habilitação válida na categoria A. Tudo isso todas as terças-feiras, em paralelo com o AutoShow collection na Avenida Olavo Fontoura, 1 209.

SERVIÇO
Todas as terças das 18h às 23h

LOCAL
Sambódromo do Anhembi
Portão 23
Rua Olavo Fontoura, 1 209

O ESPAÇO MOTOCICLISMO OFERECE:
- Sorteio de Capacete exclusivo MOTOCICLISMO
- Sala de Realidade Virtual 3D
- Test Ride
- Banda ao vivo
- Food Trucks



Os pilotos saltaram a oito metros de altura para as insanas acrobacias

MD/Cobreq aposta no segmento de motos

Conversamos com o diretor-geral da TMD Friction do Brasil S/A, **Marcoabel Moreira**, sobre novos produtos e os planos da companhia para o futuro

Texto
Carlos Bazela

Fotos
Cobreq

Com 56 anos de existência, a Cobreq nasceu em 1961 como Cia. Brasileira de Equipamentos S.A. e fabricava equipamentos de mergulho. Logo no ano seguinte, o foco mudou para o mercado automotivo e a empresa centrou esforços em materiais de fricção, mais especificamente lonas de freio. Mais tarde, a empresa se tornou uma marca do grupo alemão TMD Friction, que também foi comprado em 2011 pelos japoneses da Nisshinbo. Contudo, a sucessão de aquisições deixou a Cobreq mais forte. A marca faz planos para lançar produtos no mercado brasileiro de reposição e também no europeu. Já a incursão da Cobreq no mundo das duas rodas aconteceu bem depois. As primeiras peças para motos foram produzidas por volta de duas décadas atrás. "Foi no começo da década de 1990. Nós éramos os fornecedores oficiais da Honda. Depois, eles trouxeram os fornecedores deles, mas o nosso gosto pelas duas rodas continuou", comenta Marcoabel Moreira, diretor-geral da TMD Friction do Brasil S/A. E esse gosto não para de aumentar. "Nosso foco crescente é esse setor", reitera.

Como está o mercado para a TMD/Cobreq? Atualmente, qual o carro-chefe de vocês na linha de motocicletas?

MM • Nós estamos em um momento bem interessante de mercado. Hoje, 30% do faturamento do grupo vem da linha para motocicletas. Em relação a 2015, nossa representação em pastilhas de freio cresceu 5% e quase 8% em sapatas. Nosso carro-chefe são as pastilhas e as sapatas, o patim de freio como também chamam. Hoje, a Cobreq tem cerca de dez produtos exclusivos para motos, que vão desde as pastilhas e patim até discos de freio para modelos de até 400 cm³.

MARCO ABEL MOREIRA promete novidades para o próximo Salão Duas Rodas. Uma delas é uma pastilha semicerâmica para motos de alta cilindrada

Em novembro, teremos o Salão Duas Rodas. Vocês vão lançar algum produto no evento?

MM • Sim. Nós temos boa participação no mercado com as motos de baixa e média cilindrada e nosso foco agora é levar a marca Cobreq ao status de referência entre as motos maiores.

Para atender a esse segmento vamos lançar uma pastilha feita com composto semicerâmico. Esse produto será para as motos maiores e também com foco mais racing, para quem busca uma pegada, uma sensibilidade de frenagem diferente. Ele será lançado no salão e a previsão de chegar ao mercado é para o início do ano que vem.

Ainda sobre novos produtos, todo o processo de desenvolvimento de vocês é feito aqui?

> "Quando se fala em freios e segurança, não há margem para erros, então, por isso, nosso critério é muito alto"

Quanto tempo leva, mais ou menos?

MM • Toda nossa pesquisa e desenvolvimento é feita internamente.

Nós temos instalações, um laboratório bem completo. Aqui nós medimos nível de atrito, temperatura para aquela situação e assim escolhemos o material que usaremos em nosso produto. Nossa pastilha de composto semicerâmico, por exemplo, levou mais ou menos um ano para ficar pronta, entre todos os testes que fizemos. Quando se fala em freio e segurança, não há margem para erros, então, por isso, nosso critério é muito alto.

O negócio de vocês pede total atenção aos lançamentos de novas motos, certo? Principalmente no caso das pastilhas.

MM • Nossa atualização de portfólio é praticamente automática. Nós ficamos atentos e sempre que sai uma nova moto, vamos atrás para ver que tipo de equipamento ela usa.

Nós estudamos, adaptamos e passamos a atender esse modelo específico. O segredo é escolher o material de atrito certo.

A Cobreq exporta seus produtos para fora do Brasil ou tem planos de fazer isso?

MM • Nós já exportamos aqui para a América do Sul. Paraguai, Uruguai e Argentina recebem nossos produtos e agora, com nosso produto novo miramos também o mercado europeu.

Isso deve acontecer em meados de 2018. Nós fizemos muitas discussões de produto e um mapeamento completo. Na Europa também existe um segmento bastante forte de scooter. E acredito que o semicerâmico era o que faltava para iniciarmos essa incursão por lá, entre os melhores do mundo. A qualidade nós já temos.

Hoje, vocês fazem parte de um grupo ainda maior. O Nisshimbo. O que isso traz para a operação de vocês no setor de duas rodas?

MM • O Grupo Nisshimbo é o maior do mundo nesse setor, mas apenas o TMD Friction é que participa do segmento de motocicletas. Então, posso dizer que nosso foco crescente é o setor de duas rodas. Tanto aqui como lá fora.

Vocês já foram fornecedores originais da Honda. Há alguma marca que saia de fábrica com peças TMD/Cobreq?

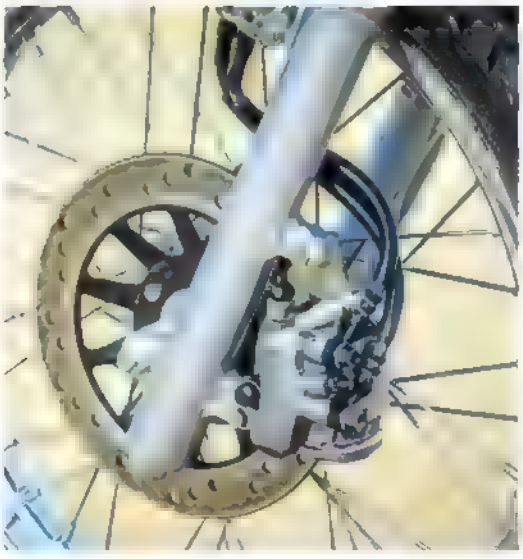
MM • Hoje em dia não mais, assim como a Honda fez com a Nissin, outras montadoras acabaram trazendo junto suas empresas fornecedoras.

Mas esse começo com eles nos ajudou muito em termos de nome e para deixar a marca conhecida como é hoje. Até hoje um dono de motocicleta chega no revendedor e fala: "Me vê uma Cobreq original pra minha moto?".

Bros mais segura

Depois da linha CG 160 2018, a Honda revelou a nova Bros 160, que ganhou freio combinado por R$ 230

Texto
Marcelo Barros
Fotos
Caio Mattos



REFORÇO Visualmente é praticamente a mesma moto, mas na roda dianteira o sinal da evolução no freio com a nova pinça de três pistões da Nissin

Em agosto de 2014 estávamos em Indaiatuba, interior de São Paulo, no evento de lançamento da CG 150 Titan, modelo 2015, que ganhava o então inédito sistema de freio combinado, o CBS, ou Combined Braking System. O sistema de freio combinado difere do ABS, ou Anti-Lock Braking System, o sistema de freio antitravamento. Enquanto o ABS atua para impedir o travamento das rodas na frenagem, o CBS trabalha distribuindo a força da frenagem entre o freio traseiro e o dianteiro quando o motociclista só aciona o pedal do freio.

O sistema tem a função de corrigir o mau hábito dos motociclistas, que é sobrecarregar o freio traseiro, realizando frenagens pouco eficientes. Ao acionar o pedal traseiro em todo seu curso, o sistema aplica 100% da força do freio traseiro e mais 30% do freio dianteiro, o que já garante uma frenagem com estabilidade — lembrando que a ideal é

PADRÃO HONDA A Bros 160 é uma trail muito equilibrada. Boa para o ir e vir nas cidades com conforto e segurança

O PAINEL manteve formato e disposição das informações, mas ganhou iluminação blackout, para melhor visualização

OS FLEXÍVEIS do freio traseiro e dianteiro são totalmente independentes no sistema combinado

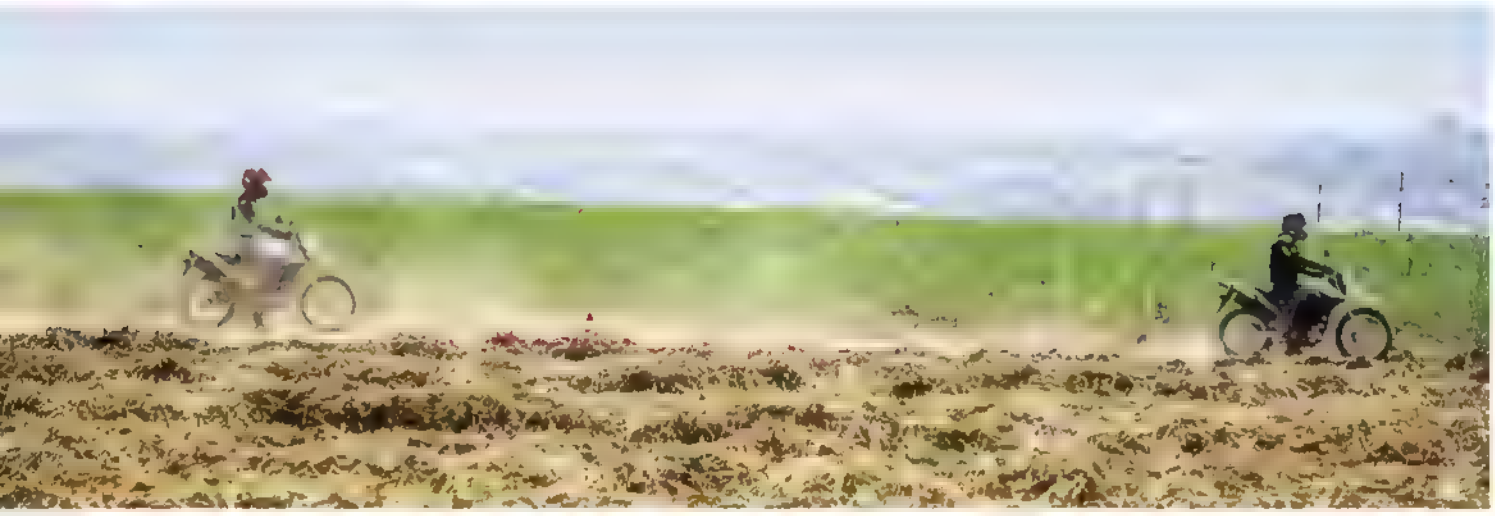
com os dois freios. No sistema da Honda o manete do freio dianteiro é totalmente independente do freio traseiro, ou seja, acionou só o dianteiro, freamos só a roda da frente. Naquela ocasião, aprovamos a eficiência do novo sistema, todo hidráulico, e perguntamos sobre a aplicação dele na trail Bros. Na época, afirmaram que para frenagem na terra o CBS não funcionava com a mesma eficiência, por isso não iriam aplicar. Não iriam, pois três anos depois voltamos ao mesmo local para testar a Bros 160 2018, que ganhou o CBS. Mas o que mudou de 2014 para cá?

A diferença é que nesses três anos os engenheiros e pilotos de teste da marca conseguiram calibrar o sistema para que ele proporcionasse uma frenagem segura e estável também na terra. Mas, afinal, como ficou? Antes da nova, começamos andando na Bros 2017, realizando frenagens na terra e no asfalto e subimos em seguida na 2018, com CBS, para sentir a diferença. É como mágica!

O ganho em estabilidade, principalmente em frenagens fora do asfalto — lembrando que as vias não asfaltadas ainda são maioria no Brasil — é nítido. Para não ter dúvidas, realizamos uma frenagem comparativa: a 60 km/h, com as duas versões (2017 e 2018) juntas, pilotos com peso equivalente e acionando apenas o freio traseiro com 100% de carga no pedal, onde atua o CBS na Bros 2018. O resultado impressiona. Se tivéssemos motos alinhadas paralelamente às motos do teste, a Bros 2018 pararia seis motos antes da Bros 2017! Um modulador de pressão que não atua na traseira, só na dianteira, é a chave da fre-

POSITIVO
- Ciclística
- Conforto
- Robustez

NEGATIVO
- Chave antiquada
- Preço



SEGURANÇA Realizamos teste de frenagem comparando a Bros 2017 com a 2018 na terra e o ganho em eficiência é imenso!

Dados de fábrica

Motor monocilíndrico, flex, arrefecido a ar
OHC | 2 válvulas | câmbio de 5 velocidades

Cilindrada	162,7 cm³
Potência (gasolina/etanol)	14,5/14,7 cv a 8 500 rpm
Torque (gasolina/etanol)	1,46/1,6 kgf.m a 5 500 rpm
Diâmetro x curso do pistão	57,3 mm x 63 mm
Taxa de compressão	9,5:1
Quadro	Berço semiduplo de aço
Cáster	27°
Trail	102 mm
Suspensão dianteira	Garfo telescópico com 180 mm de curso, sem ajustes
Suspensão traseira	Monoamortecedor com curso de 150,3 mm, sem ajustes
Freio dianteiro	Disco de 240 mm Pinça de 3 pistões (CBS)
Freio traseiro	Disco de 220 mm Pinça de 1 pistão
Modelo do pneu	Pirelli MT60
Roda dianteira	90/90 - 19"
Roda traseira	110/90 - 17"

MEDIDAS

Comprimento • 2067 mm	Largura • 810 mm
Altura do assento • 842 mm	Entre eixos • 1356 mm
Tanque • 12 litros	Peso seco • 121 kg

Preço **R$ 11 990 (sem frete e sem seguro)**

FREIO
A Bros já tinha disco no freio traseiro e ganhou ainda mais eficiência com a ação combinada

TORQUE
O motor 160 tem menos potência e mais torque que na CG

VERSÁTIL
Mais alta que a CG e com mais conforto pelas suspensões longas, quem troca a CG 160 pela Bros não volta atrás... Trail é trail!

nagem combinada todo-terreno na Bros. Além do novo sistema, a moto ganhou novas cores e grafismo, e agora a balança traseira é pintada em preto. O painel manteve a disposição dos dados, mas ganhou o visual "blackout", que melhora a leitura durante o dia.

A Bros 160 pode ser a sua primeira (ou uma segunda) moto para o dia a dia, com baixo custo para manter e muita funcionalidade, principalmente se for um motociclista alto. A altura do assento é de 842 mm, contra 790 mm da CG. A posição é bem confortável e o conjunto trabalha com eficiência, movido pelos quase 15 cv de potência do motor monocilíndrico de 162,7 cm³. Na medida para o uso urbano. A Bros 2018 terá além da versão CBS uma versão com freio a tambor nas duas rodas, sem a ação combinada, como na CG 160 Start 2018 e sem o sistema flex. Sinal de que ainda existe em algumas regiões dificuldade do concessionário Honda em vender as versões mais completas e seguras — problema que a Yamaha também sofre. A Bros "pelada" manteve o preço de R$ 10 190 e a com CBS custa R$ 11 990, um acréscimo de R$ 230 sobre a versão ESDD 2017. Pela melhoria na frenagem (e segurança), saiu bem barato.

READY TO RACE
www.ktm.com.br
KTM 390 DUKE ABS
COM BÔNUS DE FÁBRICA
R$2.000,00*
Todos juntos fazem um trânsito melhor.
R$ 2.000 DE BÔNUS DE FÁBRICA*
NAS CONCESSIONÁRIAS PARTICIPANTES.
*Valor do modelo básico (sem acessórios) à vista: R$ 21.990,00. Na vigência da promoção, sobre o referido valor incidirá bônus/desconto de R$ 2.000,00 para pagamento à vista. Valor à vista com bônus: R$ 19.990,00. Frete incluso. Oferta válida somente para as concessionárias participantes e para o seguinte modelo: KTM 390 DUKE ABS 2017. Para informações detalhadas sobre o produto, condições de pagamento e concessionárias participantes ligue para 0800-778-1234. Oferta válida até 31/10/2017 ou término do estoque de 50 unidades. Imagens meramente ilustrativas.
ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS
MOTOR Monocilíndrico 4 tempos
POTÊNCIA 32 kW (44 cv) @ 9.500 rpm
TRANSMISSÃO 6 marchas
FREIO DIANTEIRO [illegible]
FREIO TRASEIRO Único pistão pinça flutuante, disco de Ø 230 mm
QUADRO Aço em treliça, pintura eletrostática
PESO SECO Aprox. 1[illegible] kg
SUSPENSÃO DIANTEIRA WP USD Invertido Ø 43 mm
SUSPENSÃO TRASEIRA WP Monoshock
BALANÇA Alumínio em estrutura aberta
A cena de pilotagem que ilustra esse anúncio foi realizada por piloto profissional. Não tente imitá-la, sempre utilize equipamentos de proteção e respeite as leis do trânsito. As motos KTM apresentadas podem ter variações em alguns detalhes em comparação com os modelos de produção, pois podem estar equipados com acessórios opcionais disponíveis a um custo adicional na rede de concessionárias da marca.
KTM
YouTube

(R)Evolução NAKED

A Triumph apresentou no Brasil a terceira geração da Street Triple e provamos a espetacular versão RS com um conjunto digno de uma superbike!

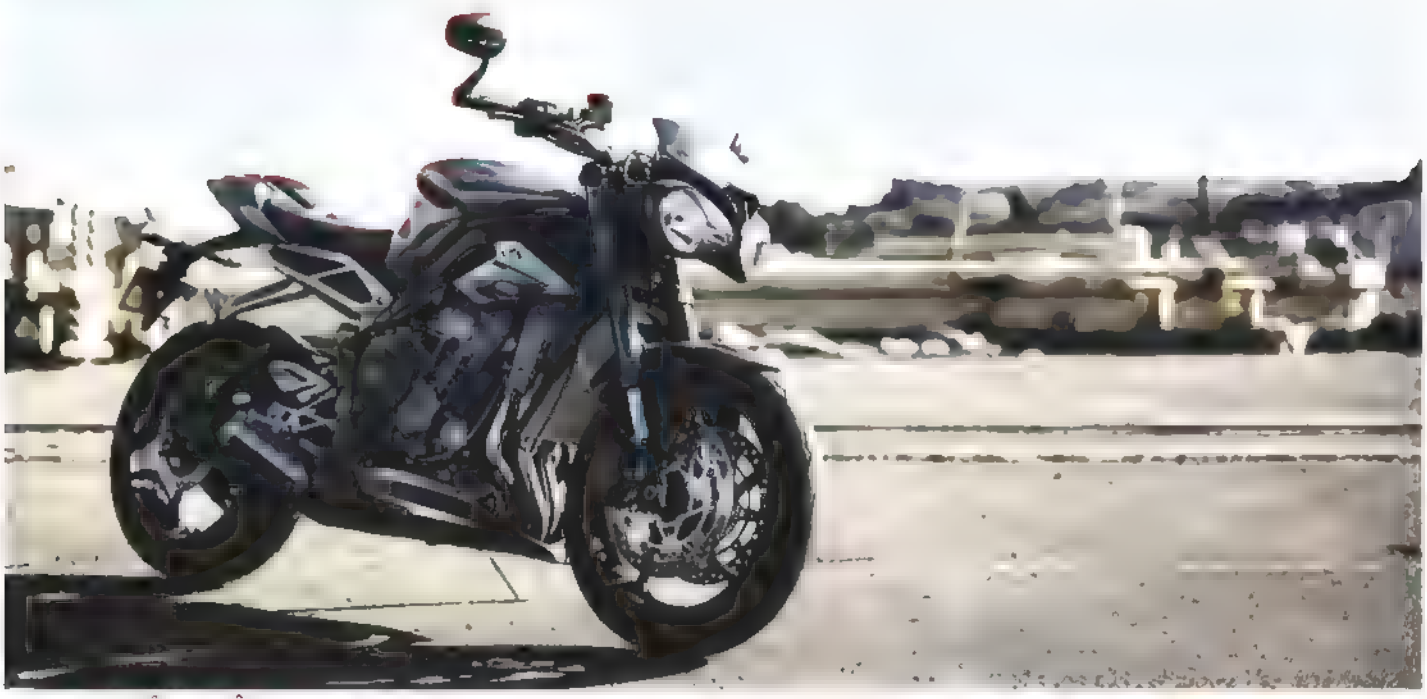
Texto Marcelo Barros
Fotos Gustavo Epifanio/Triumph

MULTIPAINEL O display TFT de 5" é um show à parte. Totalmente configurável, permite selecionar vários layouts
TRADIÇÃO O farol duplo é inconfundível no design Triumph

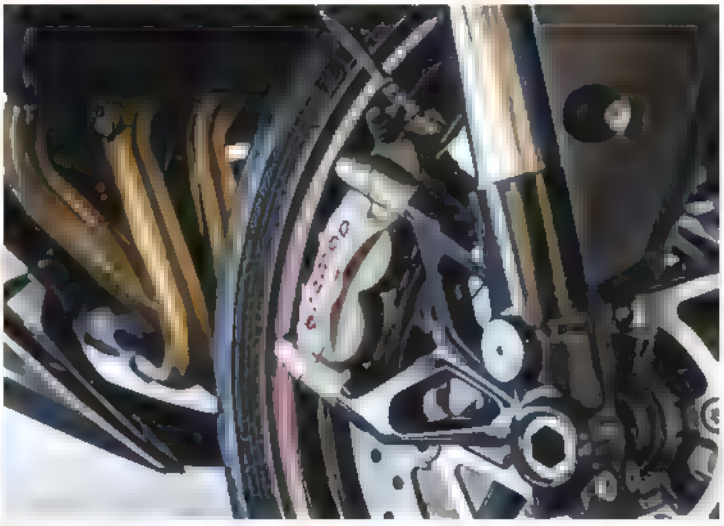
A primeira geração da naked tricilíndrica inglesa é de 2007 e, a segunda (a que tínhamos no Brasil) estreou em 2013 e fez muito sucesso por aqui. Mas ela mudou e acaba de chegar totalmente renovada, e nós tivemos a oportunidade de provar a terceira geração da Street Triple, que chegou em setembro. Na Europa são três versões: S, que é a mais simples, a R, intermediária, e a RS, completíssima. Por questões comerciais, para o mercado brasileiro a marca optou por trazer os dois extremos — S e RS.

A moto é praticamente toda nova. O destaque é seu motor tricilíndrico em linha de 765 cm³, que será utilizado a partir de 2019 no Mundial de Motovelocidade, na categoria Moto2. Criado com base no motor 675 da geração anterior, tem mais de 80 modificações, entre elas, claro, aumento no curso e diâmetro dos pistões. Na versão RS, que tivemos a oportunidade de provar na estrada, o tricilíndrico rende eletrizantes 123 cv de potência máxima para 166 kg de peso (seco) da moto. O alto torque também contribui para as sensações esportivas: são 7,85 kgf.m a quase 11 000 rpm.

A moto ganhou acelerador eletrônico, o que melhora o gerenciamento do motor, que agora conta com cinco modos de pilotagem na RS: Road, Rain, Sport, Track e Rider, que é programável a gosto do motociclista. O freio ABS tem três níveis de ajuste de sensibilidade (Road, Track e desligado), enquanto o controle de tração tem quatro níveis de atuação (Road, Rain, Track e desligado). Tudo para permitir um melhor ajuste da eletrônica, por exemplo, para andar forte em



CANHÃO INGLÊS A engenharia da Triumph não brinca em serviço. Quando comparada à já ótima Street Triple 675, a nova 765 evoluiu em todos os sentidos



um autódromo. O quickshifter, que permite trocas de marcha sem o uso da embreagem (acima de 2 500 rpm e apenas para trocas ascendentes) vêm de série na RS e é opcional na S. O câmbio de seis velocidades ainda tem embreagem deslizante — evitando travamento da roda em reduções de marcha bruscas — e assistida, o que aliviou o esforço no acionamento pelo manete em 30%, quando comparado à geração anterior.

Para segurar todo esse desempenho, a Street Triple RS vem equipada com os ótimos pneus Pirelli Diablo Supercorsa RS e um poderoso sistema de freios Brembo, com ABS, claro. Na frente, pinças radiais M50 e bomba radial MCS 19.21, que tem no manete, além do ajuste de alavanca, ajuste de pressão, permitindo que você deixe a sensibilidade do freio dianteiro a seu gosto, mais "bruto" ou mais progressivo, algo inédito em uma moto dessa categoria. Para equilibrar esses poderes de aceleração e frenagem, o alto nível segue nas suspensões, sendo Showa na frente, totalmente reguláveis, e Öhlins na traseira. Curiosidade: o monoamortecedor STX40 tem ajuste em três vias (pré-carga, compressão e retorno), mas a Triumph indica não alterar o ajuste de fábrica da pré-carga, apregoando ser o melhor possível para qualquer uso.

REQUINTE Retrovisores nos extremos do guidão e muito capricho nos detalhes, para entregar uma moto impecável

SEGURANÇA Para domar os 123 cv, a RS conta com sistema de freios Brembo M50. Impecável

Nosso primeiro contato com ela foi saindo da capital paulista, com destino a Campos do Jordão, porém, em um diversificado percurso, com

cerca de 500 km no total, alternando entre vias urbanas, longas retas e trechos repletos de curvas .. onde mais gostamos de estar com a RS

A moto é realmente espetacular e o alto nível do seu conjunto torna a pilotagem empolgante. No teste, navegamos pelo moderninho painel TFT (apanhamos um pouco para achar o joystick no punho esquerdo, acionando a seta algumas vezes) e testamos os diferentes modos de pilotagem. Na prática, a diferença mais nítida se dá no modo Rain (Chuva), que deixa as respostas do acelerador mais "mansas". A iluminação à noite é bem eficiente, e a luz de condução diurna (DRL) em LED é um charme à parte no farol duplo. Com tanta eletrônica, é fácil andar rápido com essa 765. Ver o velocímetro subindo rápido enquanto trocamos as marchas sem precisar da embreagem, graças ao quickshifter, é viciante. A 8 000 rpm seu ronco já é encantador, mas acima de 9 000 rotações ele arrepia! A moto é leve e muito ágil na mudança de direções, acelera realmente rápido — empina fácil sem uso da embreagem, mas a eletrônica segura —, e as igualmente robustas suspensões (das quais não alteramos a regulagem de fábrica) garantem segurança e total estabilidade em qualquer situação. A sensação é de que a moto está sempre na sua mão, e sempre pedindo para ir mais rápido.

TECNOLÓGICA
Na versão RS, carregada de eletrônica embarcada, os punhos são recheados de comandos. No esquerdo, se alteram os mapas de pilotagem, e ao lado do botão da buzina, um joystick para navegar nas telas do painel

Para uma moto que é praticamente uma esportiva, com pedaleiras recuadas e posição de pilotagem curvada para frente, o nível de conforto é bem satisfatório, permitindo rodar bastante sem cansar. Não tem jeito, para explorar todo o potencial da RS, vista o macacão e vá para algum circuito fechado. E não precisa fazer nenhuma modificação, pois o conjunto da RS vai bem na pista também. As novas Street Triple RS e S — versão mais acessível, com 10 cv a menos e "econo-

Dados de fábrica (RS)

Motor tricilíndrico em linha, arrefecido a líquido
DOHC | 12 válvulas | câmbio de 6 velocidades

Cilindrada	765 cm³
Potência máxima	123 cv a 11 700 rpm
Torque máximo	7,85 kgf.m a 10 800 rpm
Diâmetro x curso do pistão	78 mm x 53,4 mm
Taxa de compressão	12,65:1
Quadro	Dupla viga de alumínio
Cáster	23,8°
Trail	99,9 mm
Suspensão dianteira	Telescópica invertida Showa, 41 mm, com 160 mm de curso, com ajuste de pré-carga, retorno e compressão
Suspensão traseira	Monoamortecedor STX40 Öhlins, com curso de 131 mm, com ajuste de retorno e compressão
Freio dianteiro	Dois discos flutuantes de 240 mm, pinças radiais Brembo de 4 pistões (ABS)
Freio traseiro	Disco de 220 mm, pinça Brembo de 1 pistão
Modelo do pneu	Pirelli Diablo Supercorsa SP
Roda dianteira	120/70 - 17"
Roda traseira	180/55 - 17"

MEDIDAS

Comprimento • 2 065 mm	Largura • 735 mm
Altura do assento • 825 mm	Entre-eixos • 1 410 mm
Tanque • 17,4 litros	Peso seco • 166 kg

Preço **R$ 48 990**

SÓ FALTA CARENAGEM Para curtir em uma estrada sinuosa ou em um track day, a Street Triple RS só não tem carenagem. De resto, anda até melhor que as esportivas!

mizando" em tecnologia — já estão à venda. Até este lançamento, a Triumph já tinha vendido no Brasil cerca de 2 000 Street Triple 675 e a expectativa é vender 500 unidades/ano destas duas novas versões.

Se o fator prazer ao pilotar contar na hora da compra, a RS com certeza vai vender mais, e com tudo que oferece redefine o termo "moto premium". A nova Street Triple 765 é o triunfo da engenharia na busca por uma moto espetacular em todos os sentidos, para quem é fã de adrenalina no asfalto. Acreditamos que, dentro da marca ela vai "roubar" clientes da Speed Triple R, pois seu conjunto garante uma performance similar, porém é mais leve, mais ágil, fácil de pilotar e gastando menos! Para quem espera por uma Daytona 765, só falta pôr semiguidão e carenagem na Street Triple RS e lançar. Não falta nada para dar show nas pistas!

VERSÃO S A Triumph trouxe as versões S e RS. A S é a mais básica, custa R$ 10 mil menos que a RS, tem 113 cv e traz menos tecnologia

SINFONIA Do pequeno escapamento, que sai pelo lado direito da moto, belíssimo som em altas rpm!

Nova lâmpada promete mais segurança para sua moto

A segurança das motocicletas é ponto vital no trânsito brasileiro visto a representatividade das motos nas estatísticas de acidentes viários. Segundo dados do Infosiga, Movimento Paulista de Segurança no Trânsito do Estado de São Paulo, de janeiro a agosto deste ano, o número de acidentes envolvendo motocicletas aumentou, em todo estado, 13% em 2017 ante igual período de 2016. Ao considerar os óbitos decorrentes desses acidentes, um terço deles é representado por motocicletas.

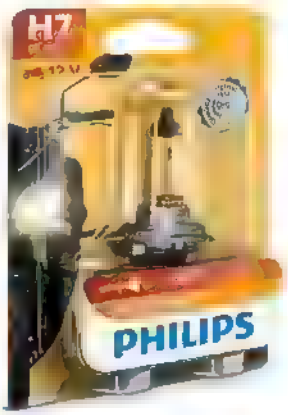
Com isso, a preocupação dos motociclistas justifica a busca por todas formas em garantir a sua segurança. E são diversos os fatores que podem contribuir para prevenção de acidentes, tais como andar dentro do limite de velocidade, pilotar com consciência e prudência, usar equipamentos de proteção, manter uma distância segura dos outros veículos e por fim, ver e ser visto. E são nestes dois últimos aspectos que a iluminação tem papel vital, porém por muitas vezes negligenciadas ou esquecidas.

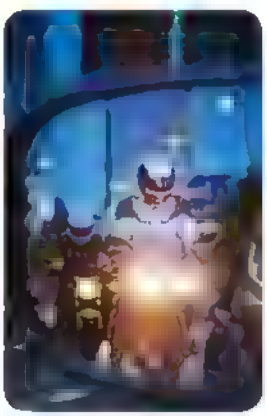
Veja e seja visto

A iluminação adequada do veículo de duas rodas garante que o motociclista veja melhor e seja visto. Visibilidade eficiente permite ao condutor da motocicleta ter maior tempo de reação frente a um imprevisto e milésimos de segundos podem fazer toda diferença para evitar acidentes em situações de emergência. Outro fator primordial da iluminação é a capacidade de ser visto. A rápida identificação do motociclista por meio dos retrovisores faz com que os demais motoristas percebam a sua presença, evitando uma eventual troca de faixa imprevista, além de manter uma distância segura.

Philips MotoVision

De olho nesta necessidade crescente de segurança no trânsito, as lâmpadas Philips MotoVision aliam essas duas características em um único produto. Estas lâmpadas, disponíveis nos formatos H4 ED 35/35W, H4 60/55W e H7, oferecem 30% mais visibilidade quando comparada com as convencionais de fábrica, garantindo melhor reconhecimento de obstáculos e prevenção de acidentes. Além disso, o efeito especial laranja na ótica do farol desperta ainda mais a atenção dos motoristas por meio dos espelhos retrovisores, facilitando a identificação e o reconhecimento da motocicleta, elevando a segurança a um nível superior. Para atingir esse objetivo, muita tecnologia é aplicada no desenvolvimento. Esse efeito especial laranja (Gradient coating) é obtido por meio de um processo eletrostático que evita descascamento da superfície do bulbo, oferecendo o efeito alaranjado de luz, dentro dos limites da regulamentação de trânsito brasileira. Já a visibilidade 30% maior é decorrente da tecnologia de gás especial e filamento de tungstênio de alta pureza. O resultado é a obtenção de maior eficiência luminosa (relação potência X fluxo luminoso), combinado com a alta precisão da geometria da lâmpada que garante ainda, ao ser instalada no farol, a projeção de mais luz e na direção correta, sem ofuscar.





PHILIPS MOTOVISION Tecnologia e anos de desenvolvimento para efetivamente aumentar a sua segurança em duas rodas

Área de projetos especiais da MotorMídia

YAMAHA

O que vêm aí?

Em um evento restrito, participamos de um teste dinâmico com o protótipo da moto que será a sucessora da XT 660Z Ténéré. As primeiras impressões revelam uma moto potente e muito divertida

Texto Gabriel Berardi, Markus Biebricher e Thorsten Dentges
Fotos Yamaha

MAIS OK

O protótipo T7 tem uma configuração quase 100% voltada para o off-road, mas isso deve mudar na versão definitiva

Com um assento a distantes 99 cm do solo, o protótipo Yamana T7, que tanta expectativa despertou quando foi revelado no Salão de Milão, em novembro do ano passado, impõe respeito até nos mais altos adeptos do fora de estrada, principalmente quando precisamos mudar de direção em caminhos de terra apertados e com inclinação considerável. Cometi um erro de principiante, perdi o equilíbrio da moto e esta começou a tombar para o lado, quase em câmara lenta. Ainda tentei segurar a maquina, mas, ao contrário do que aconteceria com uma leve moto de enduro, os 175 kg da T7 (segundo a Yamaha) não se deixam segurar e o precioso protótipo, que ninguém fora da Yamaha havia ainda tido a oportunidade de pilotar, caiu ao chão.

Até aqui, em percursos de estrada, tudo tinha corrido perfeitamente bem! A ergonomia é uma referência em sua categoria, o motor bicilíndrico mostrou-se dócil na entrega de potência e o peso da moto é baixo se comparado ao das demais opções do mercado com real aptidão para aventuras fora do asfalto. Tudo isso confere uma grande confiança nessa estranha moto pouco depois que arrancamos. A estabilidade é garantida por uma distância entre eixos de 1 555 mm que lhe permite atravessar estradas de terra, subir barrancos com pedras soltas e grande inclinação e fazer curvas em estradas asfaltadas com grande rapidez e segurança. Mas contratempos acontecem a qualquer praticante de off-road, e a Yamaha salienta que, mesmo diante de um pedal de câmbio visivelmente torto pela queda, a T7 foi feita para isso. Bastou desentortar a peça e voltar ao percurso desenhado para este teste exclusivo. De qualquer forma, a T7, exatamente como se apresenta hoje, com a sua altura de assento pornográfica, nunca deverá chegar ao mercado, assim como não deveremos ver o lendário nome

DETALHES Muitas peças das motos de rally da marca estão presentes na T7. Puro estilo!

BMW Motorrad

PERFEITA PARA UMA VIDA DE AVENTURAS. OU PARA A AVENTURA DE UMA VIDA.

BMW R 1200 GS RALLYE.

Agora com o pacote de opcionais Comfort, que oferece maior proteção aerodinâmica (para-brisa mais alto) e assento mais macio (banco Comfort).

MAKE LIFE A RIDE.

BMW R 1200 GS Rallye
POR
R$ 999 MENSAIS

R$ 75.900 À VISTA + FRETE OU ENTRADA DE R$ 28.550 + 24 PARCELAS MENSAIS DE R$ 999 + PARCELA FINAL DE R$ 37.950 + FRETE*
VALOR TOTAL A PRAZO: R$ 90.471 + FRETE

PRODUZIDO NO PÓLO INDUSTRIAL DE MANAUS
CONHEÇA A AMAZÔNIA

Minha escolha faz a diferença no trânsito.

*Condições válidas para a motocicleta BMW R 1200 GS Rallye com Kit Comfort, 2017/2017 - 0 km. Preço sugerido de R$ 75.900,00 à vista ou entrada de R$ 28.550,00 mais 24 parcelas mensais de R$ 998,79 mais parcela final no 24º mês de R$ 37.950,00. Valor final do bem a prazo: R$ 90.470,86. Taxa de juros de 1,29% a.m. (sem impostos). Não incluso frete máximo de R$ 2.000,00. Custo Efetivo Total (CET): 18,27% a.a. Plano de financiamento oferecido pela BMW Financeira. Sujeito a aprovação de crédito. Modalidade CDC - Pessoa Física. Tarifa de Cadastro (R$ 750,00), tarifa do DETRAN/SP (R$ 120,03) e IOF estão inclusos nas parcelas e no CET. Condições válidas de 1/10/2017 a 31/10/2017 ou até o término do estoque de 20 unidades. Garantia de recompra pela concessionária responsável pela venda por no mínimo 50% do valor da nota fiscal da motocicleta, desde que atendidas todas as exigências contratualmente previstas. Ouvidoria Corporativa BMW SP: 0800 772 2369. Atendimento ao Cliente BMW SP: 0800 019 9797.

PARA A TERRA A T7 conta com suspensões de enorme curso e um assento a quase um metro do chão. Isso também mudará

DÚVIDA
Escapes altos, para encarar até áreas alagadas, ou um mais baixo, para baixar o centro de massa. Como será que ela vai chegar?

TANQUE "À LA TÉNÉRÉ"
O tanque de combustível, acreditamos, deverá chegar (ou passar) dos 20 litros. Identidade Ténéré

"Ténéré" associado à sua (ainda por divulgar) denominação oficial

Este protótipo foi construído para ser uma máquina de ralis e traz o mesmo garfo dianteiro dos modelos 450 da família WR e um amortecedor traseiro com caráter puramente esportivo. O efeito disso é que o curso das suspensões é absurdamente longo para uma maxitrail de rua, se bem que se pode esperar, no mínimo, 240 e 220 mm na frente e na traseira, respectivamente. Além da altura exagerada, o banco da T7 é muito fino, o que é ideal para uma moto 100% off-road, mas incômodo demais para os clientes que procuram uma moto para acumular alguns quilômetros na estrada.

E é precisamente aqui que a especulação começa: o que a Yamaha vai apresentar oficialmente? Uma moto radical equipada com um motor bicilíndrico, pronta para ser maltratada no fora de estrada, ou uma confortável e suave maxitrail de média cilindrada com capacidade para percorrer muitos quilômetros de estrada e dar uma eventual escapada por trechos de terra? Talvez encontrem um equilíbrio perfeito, conferindo a esta moto a alma de uma devoradora de quilômetros, com enorme robustez, mas sem espaço para supérfluos como um eventual garupa e o habitual conjunto de malas que é quase uma identidade das grandes maxitrail.

A crossover Tracer 700 também apresenta apenas 171 kg de carga útil e um peso inferior a 200 kg... e a T7 definitiva poderá ser igualmente simples. No entanto, o modelo de produção terá de ser equipado com peças facilmente produzidas em massa. Assim, as belíssimas rodas com aros e cubos anodizados em azul provavelmente darão lugar a componentes mais simples e pretos. O tanque de combustível em alumínio que encontramos na T7 também deverá dar lugar a uma peça de aço ou plástico que, caso queira a-

REFINED

RAW

LANÇAMENTO

Z900

A icônica Z900 renasceu.

Uma supernaked projetada para o máximo de diversão na pilotagem, combinando o leve quadro tubular com o poderoso motor 4 cilindros em linha.

O equilíbrio perfeito entre perfomance e controle que somente uma Kawasaki Z pode oferecer.

Capacete é a proteção do motociclista.

www.kawasakibrasil.com | kawasakibrasilOFICIAL | @kawasakibrasiloficial

CONSULTE UMA CONCESSIONÁRIA AUTORIZADA | Atendimento Nacional: 0800 773 1210 | Imagens ilustrativas

Consórcio Kawasaki

KAWASAKI USA E RECOMENDA Mobil Super Moto

Kawasaki

EVOLUÇÃO

1983

Apresentada em outubro de 1982, no Salão de Paris, a XT 600Z Ténéré trouxe inovações como o disco de freio dianteiro e a suspensão traseira progressiva com 235 mm de curso

1986

A segunda geração, mais próxima da versão de competição, passa a contar com partida elétrica e tanque de 23 litros. O motor seguia com os mesmos 46 cv da geração anterior

1988

As carenagens e o grupo óptico, agora com dois faróis, formaram um dos modelos de maior sucesso entre os fãs. Ganhou freio a disco na traseira e mais potência

1991

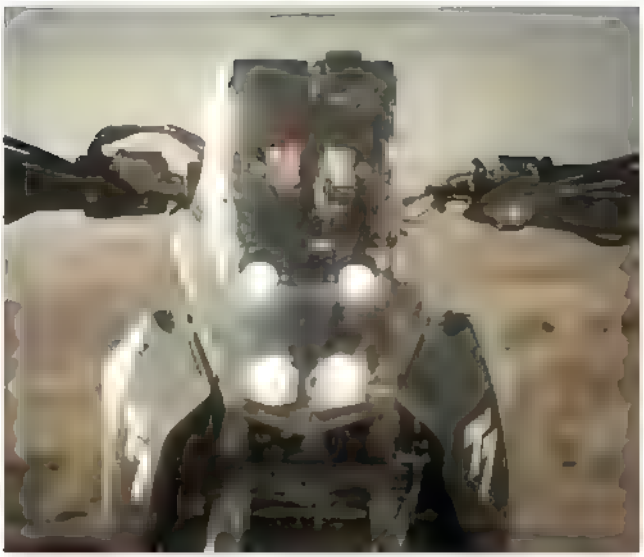
A XTZ 660 Ténéré estreia um inovador monocilíndrico de 5 válvulas que garante melhor confiabilidade e performance. A ciclística também foi aprimorada para uso em estrada

1994

Essa geração da XTZ 660 Ténéré apresenta uma carenagem diferente e seria o último modelo a receber o motor de 5 válvulas que, como a ciclística, é idêntico ao da versão 1991

2006

Modelo mais recente da maxitrail monocilíndrica da marca de Iwata, baseada na XT 660, de 2004. Trouxe umas das alterações estéticas mais profundas da linha Ténéré



OUTRA CARA O conjunto óptico frontal deverá ser semelhante ao da Tracer 900 na "T7" de linha

cançar uma autonomia de mais de 400 km, deverá conseguir levar ao menos 16 litros, uma quantidade impossível de colocar no tanque desse protótipo. Os painéis de fibra de carbono também devem sair para a entrada de componentes pintados mais simples e baratos de produzir, que seguramente vão adicionar um pouco de peso ao modelo de produção. Além disso, terão que entrar todos os elementos necessários do ponto de vista da homologação, como painel de instrumentos, piscas, faróis, ABS e, possivelmente, um segundo disco de freio na frente — que pode ser visto em algumas fotos de protótipos em testes de estrada —, assim como um sub-chassi mais robusto e um assento para o garupa. Tudo isso significa mais peso.

Se quando falamos de chassi ainda não é possível afirmar se ele terá características mais esportivas ou mais touring na moto de produção, no aspecto motorização sim, já temos uma definição. É o mesmo motor bicilíndrico em paralelo de 683 cm³ e 75 cv que chegou com a MT-07 e, posteriormente, a Tracer 700. Esse motor tem como característica a grande oferta de torque em uma ampla gama de rotações, fazendo isso com economia e confiabilidade. Não por acaso, qualidades que se encaixam com perfeição também em uma moto de proposta mais off-road. No entanto, a T7 definitiva deverá adotar, obrigatoriamente, outra solução para o sistema de escape, que o protótipo traz um Akrapovic que confere um som digno de competição, especialmente no volume.

No nosso teste tivemos a oportunidade de pesar a T7 com apenas alguns litros de combustível e a balança acusou 185 kg. Se a Yamaha seguir pelo caminho de "moto viajante" de baixo custo,

Venha conhecer
O LADO
DARK
DA LENDA.
14 A 19 DE NOVEMBRO
VISITE O ESTANDE DA INDIAN MOTORCYCLE
NO SALÃO DUAS RODAS 2017,
SÃO PAULO EXPO
Indian
1901
2017

QUANDO CHEGA?
Esse é outro grande mistério. Segundo fontes na Yamaha ligadas ao projeto T7, ela só será lançada no final de 2018 já como modelo 2019. Sinceramente, acreditamos que chega antes. A moto pronta já foi flagrada em testes.

eventualmente com um preço de até R$ 35 000, a barreira dos 200 kg será facilmente quebrada. Na prática, estaríamos falando de uma moto entre 210 e 220 kg. Será que vamos ter a apresentação deste modelo ainda em 2018?

A verdade é que na Yamaha ninguém dá pistas, mas uma fonte dentro da marca revelou que a apresentação desse modelo acontecerá apenas no final de 2018, já como modelo 2019. Durante o ano que vem, a marca vai revelar a moto aos poucos, ao longo dos meses.

O ex-piloto do mundial de motocross Marco Dorsch ainda teve tempo de rodar com o protótipo em uma pista de terra, onde realizou saltos consideráveis e alguns "drifts" antes de nos explicar, com grande entusiasmo, as suas sensações de pilotagem: "A traseira poderia amortecer de forma um pouco mais progressiva, mas a Yamaha tem aqui uma excelente moto!" Também Jo Deleker, mototurista e colaborador de nossos parceiros da revista alemã Motorrad, que é dono de uma Yamaha Ténéré 660 com a qual já percorreu dezenas de milhares de quilômetros, mostrou-se também muito entusiasmado com essa nova moto. Segundo Deleker, "se a versão definitiva apresentar semelhantes qualidades, comparativamente com a sua antecessora, teremos uma nova concorrente de peso no segmento em que o produto final se enquadrar".

PNEU

MICHELIN POWER RS

LIBERTE SEU POTENCIAL!

MICHELIN

MOTO.MICHELIN.COM.BR

Capacete é a proteção do motociclista

MOTO DE OURO 2017
VENCEDORA
BEST BRANDS PNEUS

Kawasaki

A trail Kawasaki Versys-X 300 chegou. Diferente das irmãs crossover maiores, ela é uma topa-tudo, mas exige adaptação

Amor à segunda vista

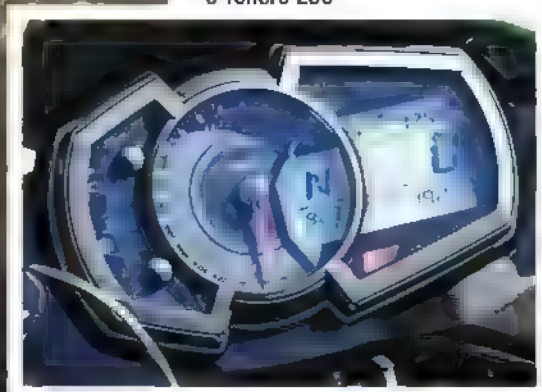
Texto
Marcelo Barros
Fotos
Rafael Munhoz

Dia 8 de novembro de 2016. Enquanto acompanhava os lançamentos das fabricantes de moto nos corredores extensos do Salão de Milão, o mais importante evento do setor no mundo, me surpreendi quando a Kawasaki tirou a cobertura da Versys-X 300, uma novidade inesperada, pelo menos para mim. Finalmente uma trail com motor bicilíndrico! Um pedido que era repetido nas redes sociais como um mantra por muitos. Mas restava ainda saber se aquele "desejo atendido" era realmente bom. Dez meses depois, me reencontrei com ela, pintada no mesmo atraente "verde Kawasaki" (Lime Green), em território brasileiro para um teste completo, com uso urbano, na estrada com e sem garupa e claro, bastante terra para provar se o X no seu nome é de aventureira!

A Versys-X 300 se diferencia das demais trail vendidas atualmente no Brasil pelo seu conjunto mais refinado. O seu visual divide opiniões e lembra muito a KLR 650, que nunca foi vendida por aqui. Ela amplia a família de baixa cilindrada

UM NÍVEL ACIMA

A Versys-X 300 hoje não tem concorrente direta no Brasil. Entre os destaques, estão o completo painel e o motor bicilíndrico, um desejo dos fãs de XRE 300 e Ténéré 250



GIGANTE

Durante o teste, uma mesma pergunta se repetiu muito. 'É uma 600?' O visual e o porte enganam mesmo os desavisados, ainda mais na versão Tourer

da Kawasaki, se juntando à esportiva Ninja 300 e a naked Z300, com quem compartilha o mesmo motor bicilíndrico em linha, arrefecido a líquido, com 296 cm³, que rendeu 33,65 cv de potência máxima, com pico de torque de 2,4 kgf·m em nosso dinamômetro. O motor tem embreagem deslizante, que evita travamento da roda em fortes reduções. Ela pesa 175 kg na versão com ABS e 184 kg na versão Tourer, equipada, que avaliamos. No seu tanque, 17 litros de capacidade, o que garante boa autonomia. Na nossa média de consumo durante o teste, que não passou dos 20 km/l, a autonomia ficou em 330 km.

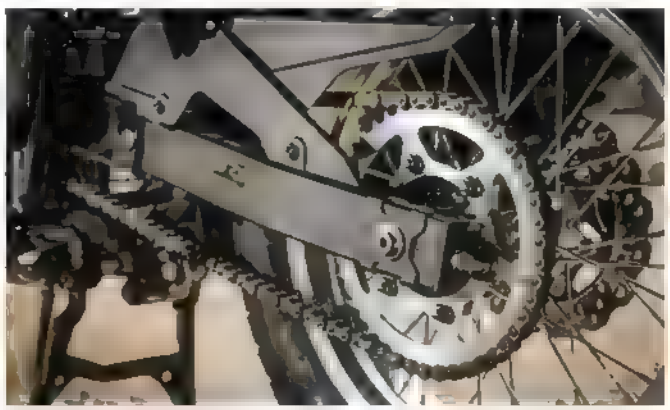
O X no nome tem explicação. Diferente das outras Versys (650 e 1000) que são crossover com rodas aro 17" e pneus para alto desempenho no asfalto, a Versys-X 300 é, de longe, a mais versátil das 300 da marca. Tem rodas raiadas em alumínio polido — aro 19" na dianteira —, e pneus de uso misto, além das suspensões de longo curso (130 mm na dianteira e 148 mm na traseira) e eficientes freios, sendo o traseiro devidamente calibrado para ser mais progressivo, com "mordida mais mansa" que as irmãs 300 do asfalto, evitando travamentos constantes nas frenagens em terrenos com baixa aderência, tornando o uso mais tranquilo e seguro.

Tecnicamente e pelo preço, hoje ela não tem concorrente direta no Brasil. Ela está um nível acima de Yamaha Ténéré 250 e Honda XRE 300 e

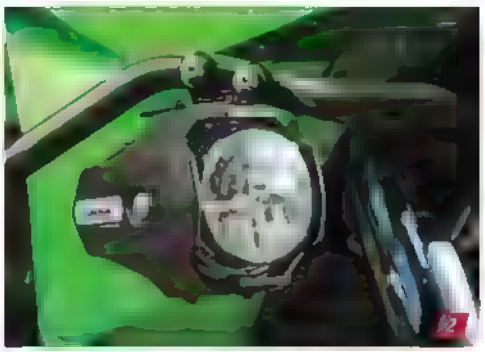
▲ **POSITIVO**
- Conforto
- Agilidade
- Desempenho

▼ **NEGATIVO**
- Resposta em baixas rotações
- Preço elevado

MALA LATERAL De série na Tourer. Cabe uma bolsa média ou uma mochila não muito cheia



TORQUE MAIS CEDO O câmbio é o mesmo da Z300, mas a trail ganhou coroa 46, com 4 dentes a mais



1 A posição de pilotagem é ereta e o assento é muito confortável **2** O farol auxiliar em LED faz a diferença à noite nas estradas **3** A suspensão traseira é bem calibrada, e ainda tem cinco níveis de ajuste da pré-carga

tem proposta diferente da Honda CB 500X, que com roda de 17" e pneu mais on-road prefere asfalto. Enquanto não chegam BMW G 310 GS e Suzuki V-Strom 250, e a está sem rival e servindo como opção para quem tem as trail 250 e 300 e está em busca de mais desempenho, conforto e segurança.

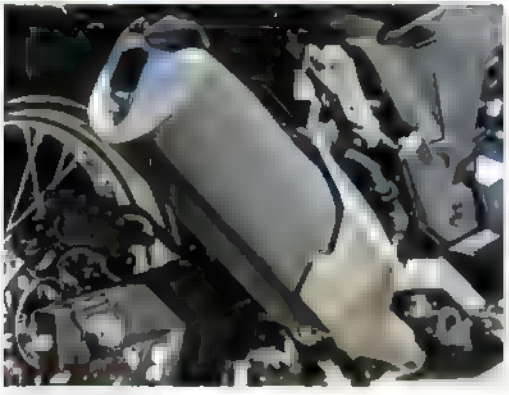
Nos primeiros quilômetros com a nova trail a sensação foi de... estranheza! As motos trail nessa faixa de cilindrada, monocilíndricas, são conhecidas pelo bom torque em baixas rotações. Já nesta Kawasaki, o motor bicilíndrico em linha tem como característica o desempenho em altas rotações, e, por isso, foi necessário rodar um tempo com a moto para entender que é preciso estar sempre dentro de uma faixa de giro mais elevada para transpor obstáculos no fora de estrada ou para manter a moto respondendo bem nas retomadas. Algo a que facilmente você se adapta, mas pode afastar os fãs mais conservadores do estilo trail. Mas afirmar que ela é menos divertida ou menos ágil seria um erro. O chassi backbone utiliza o motor como parte da estrutura e a moto não tem protetor de cárter de fábrica. Por isso é necessário um pouco de cuidado antes de se aventurar na terra e em trilhas para não bater e danificar a moto por baixo. Ela é alta, com 180 mm de altura mínima e 845 mm de altura do assento, e conseguimos fazer bastante com ela. Para os mais aventureiros, o protetor de cárter é um acessório bem recomendado.

Os freios estão bem calibrados e trabalham muito bem tanto no asfalto quanto na terra, garantindo a segurança do motociclista. Ajudam os bem escolhidos pneus Pirelli MT60, um autêntico pneu misto e que é tubeless, mas que usa câmara na Versys-X 300, já que as rodas são raiadas. A moto não deixou a desejar em nenhuma condição de uso. As suspensões também estão bem acertadas, sendo que na traseira, monoamortecida, existe o ajuste de pré-carga, que deve ser usado quando você levar garupa e bagagem para a moto manter sua estabilidade, principalmente em curvas.

O motor, como já dissemos, gosta de alta rotação, e na estrada basta colocar na sexta marcha e esquecer o câmbio. O motor é bem e ás-

Versão Tourer

Custando R$ 2.000 a mais que a Versys-X 300 com ABS, a Tourer sai equipada de fábrica com tomada 12V, protetores de mão, o bem-útil protetor de carenagem e motor, faróis auxiliares em LED, cavalete central e malas laterais rígidas de 17 litros. Por ser uma Kawasaki, essas malas mereciam um acabamento mais caprichado.



FATOR X A Kawasaki caprichou e a moto vai além da aparência. Seu conjunto funciona bem e permite diversão com segurança fora do asfalto

MAIS SUAVE
O freio traseiro está acertado para frear bem também na terra, evitando fácil travamento

SEGURANÇA
A saída do escapamento é bem elevada. Bom para um uso off-road

tico e anda bem a 120 km/h e até uns 50 km/h sem precisar de redução da marcha. Na estrada é onde o bicilíndrico mostra seu poder de fogo. Sem precisar reduzir marchas, é possível facilmente realizar ultrapassagens, mesmo com a moto carregada. Na versão Tourer as malas laterais são práticas, mas atrapalham na hora de andar entre os carros e não tem encaixe com engate rápido na moto. Elas são aparafusadas e só podem ser removidas com ferramenta. Além das malas, os protetores de mão, de motor e carenagens são úteis, assim como os faróis auxiliares, em LED, que complementam a luz do farol, que poderia ser em LED, mas se nem as Versys maiores ainda têm essa iluminação, melhor esperar...

A pequena 300 é bem confortável, tanto para piloto quanto para passageiro, tem desempenho para andar rápido na estrada, suas suspensões, pneus e freios estão acertados para andar bem no fora de estrada e o motor bicilíndrico exige adaptação para quem está acostumado com as trail convencionais. Ela chega nas concessionárias em outubro e os preços foram divulgados: Versys-X 300, R$ 22 900; Versys-X 300 ABS: R$ 24 990 e Versys-X 300 Tourer ABS: R$ 26 990. Para as 200 primeiras unidades vendidas, a marca está trabalhando com preços promocionais. A Versys-X 300 sem ABS sai por R$ 20 990 nas primeiras 70 unidades, a com ABS custa R$ 23 990 em 80 unidades e as primeiras 50 unidades da Tourer serão vendidas por R$ 25 990. Todos os preços divulgados estão sem o valor do frete, que varia por região do país. Consulte na concessionária mais próxima de você o preço exato. O valor máximo do frete é de R$ 1 216,17. Você achou salgado o preço? Nós também. Esperávamos algo mais competitivo.

Mas nem pense em comprar a Versys-X 300 básica e transformá-la em Tourer, com acessórios comprados na concessionária. Todo esse kit que diferencia a equipada da básica custa nas revendas Kawasaki (sente-se) R$ 15 675, inacreditáveis 60,3% do valor da moto. Para quem tem Ténéré 250 ou XRE 300, seria uma alternativa para se manter nas trail, se adaptando a tocada do bicilíndrico. A rede Kawasaki ainda é reduzida e vale lembrar que a BMW G 310 GS, também vista lá no mesmo Salão de Milão, está chegando.

PONTO DE VISTA por **GABRIEL BERARDI** | *Editor executivo*

Como toda Kawasaki, a pequena Versys 300 é muito gostosa de pilotar e extremamente competente naquilo que realmente importa quando estamos ao guidão: motor, ciclística e ergonomia. Contudo, confesso que o design me pareceu um pouco envelhecido, mesmo a moto sendo recente. Não gostei do acabamento. Materiais bons, mas de aspecto pobre

FAÇA REVISÕES EM SUA MOTO REGULARMENTE

CASA FERNANDES PNEUS.
HÁ 60 ANOS ZELANDO PELA SEGURANÇA DA SUA MOTO E DO SEU CARRO.

Muito mais que vender pneus, a Casa Fernandes faz questão de entregar sempre o máximo em termos de qualidade, conforto e segurança. Os melhores equipamentos e a excelência na mão de obra são a sua garantia de um rodar tranquilo e seguro. É nossa certeza de clientes felizes e satisfeitos por muitos e muitos anos.

60 ANOS
1957 - 2017

Casa Fernandes Pneus

casafernandespneus.com.br

Santos	Praia Grande	Guarujá	Santo Amaro	Campo Belo	Brooklin
(13) 3226-0700	(13) 3476-0800	(13) 3308-2200	(11) 5645-1400	(11) 3882-0800	(11) 5042-5000
Rua Dr. Carvalho Mendonça, 101	Av. Pres. Kennedy, 2894	Av. Dr. Adhemar de Barros, 868	Av. João Dias, 1278	Av. Vereador José Diniz, 3727	Rua Bellizar Fernandes, 60

FICHA TÉCNICA

Dados de fábrica

MOTOR	
Tipo	Bicilíndrico em linha
Arrefecimento	Líquido
Válvulas	DOHC, 8
Alimentação	Injeção eletrônica
Cilindrada	296 cm³
Diâmetro x curso do pistão	62 mm x 49 mm
Taxa de compressão	10,6:1
Potência	40 cv a 11 500 rpm
Torque	2,6 kgf.m a 10 000 rpm
TRANSMISSÃO	
Embreagem	Deslizante, multidisco em óleo
Câmbio	Manual, 6 velocidades
Secundária	Por corrente
CHASSI	
Tipo	Backbone em aço
Balança	Duplo braço em aço
Cáster / trail	25°/108 mm
SUSPENSÃO	
Dianteira	Telescópica convencional
Barras	41 mm
Curso	130 mm
Regulagens	Não possui
Traseira	Monoamortecedor
Curso	148 mm
Regulagens	Pré-carga em 5 níveis
FREIOS	
Dianteiro	Disco de 290 mm
Pinça	2 pistões (ABS)
Traseiro	1 disco de 220 mm
Pinça	1 pistão (ABS)
PNEUS	
Dianteira	100/90 – 19M/C 57S
Traseira	130/80 – 17M/C 65S
Modelo de pneu	Pirelli MT 60
DADOS VERIFICADOS	
Potência específica	113,7 cv/litro
Relação peso/potência	5,46 kg/cv
Relação peso/torque	76,9 kg/kgf.m
Consumo médio	19,5 km/l

Medidas

Comprimento	2 170 mm
Largura	840 mm
Entre-eixos	1 450 mm
Altura do assento	845 mm
Capacidade do tanque	17 litros
Peso cheio	184 kg
Capacidade máxima de carga	170 kg
Distância mínima do solo	180 mm
Ângulo de esterçamento (esq./dir.)	40°/40°

CORES

PREÇO (moto testada) **R$ 26 990**

* preço sugerido sem frete e sem seguro

Nossa avaliação

MOTOR	
PERFORMANCE 40%	
Velocidade máxima	9,0
Aceleração	8,5
Retomada	9,0
USO 40%	
Entrega de potência	9,0
Resposta ao acelerador	8,5
Nível de vibração	8,0
Aspereza	8,5
CÂMBIO 20%	
Tato e precisão do câmbio	8,0
Relação de marchas	8,0
CHASSI	
COMPORTAMENTO 20%	
Estabilidade em retas	9,0
Estabilidade em curvas	8,5
Precisão da direção	8,5
Agilidade	8,5
Suspensões com piloto	9,0
Suspensões com garupa	9,0
Distância livre do solo	8,5
Comportamento frenagem	8,5
FREIOS 10%	
Potência dos freios	8,5
Dosagem dos freios	9,0
USUÁRIO	
USO DIÁRIO 20%	
Facilidade para manobrar	8,5
Posição de pilotagem	9,0
Conforto do piloto	9,0
Conforto do garupa	9,0
Sensação de qualidade	8,5
Prazer ao pilotar	8,5
Autonomia	9,0
Equipamentos	9,0
Acabamento	8,5
ECONOMIA 20%	
Preço de aquisição	7,0
Garantia	8,0
Consumo médio	8,5

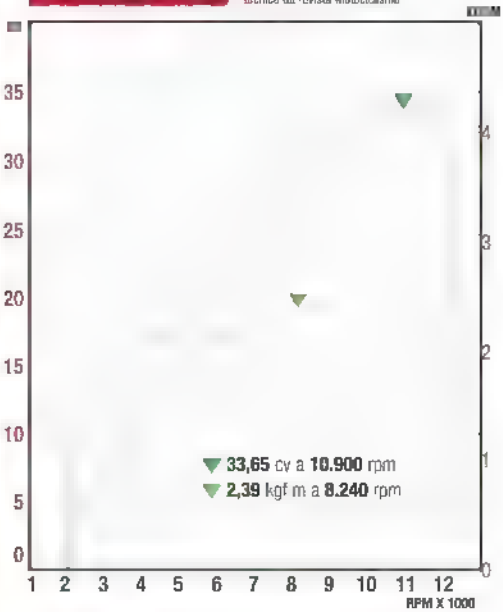
Média final TECNICA 8,5

Cesta de peças

Pastilha freio dianteiro	R$ 225
Pastilha freio traseiro	R$ 220
Filtro de óleo	R$ 40,07
Filtro de combustível	R$ 276,58
Filtro de ar	R$ 86,40
Kit transmissão final	R$ 2 985,45
Pneu traseiro	R$ 735
Vela de ignição (cada)	R$ 67,67
Retrovisor direito	R$ 374,31
Manete de freio	R$ 27,62
Seta dianteira direita	R$ 255,93
Farol	R$ 1 787,31

Banco de potência

Resultados obtidos no dinamômetro de rolo inercial Servitec modelo 2010, do centro técnico da revista Motociclismo



O gráfico não mente. O motor bicilíndrico prioriza a potência em alta em detrimento do torque em baixa. Tem que andar acelerado

Velocidade por marcha (km/h)

PRIMEIRA	SEGUNDA	TERCEIRA	QUARTA	QUINTA	SEXTA
		124	155	181	216

* velocidade por marcha obtida no dinamômetro

CONCLUSÃO motociclismo

MARCELO BARROS

A Kawasaki abriu o caminho das "trail premium" no Brasil com a Versys-X 300, antes da BMW G 310 GS. Andamos na versão Tourer, bem confortável, recheada de acessórios. Eu deixaria para instalar as malas laterais apenas para viajar, pois atrapalham na cidade. Um test-ride breve pode não convencer o cara da Ténéré 250 e da XRE 300 de que ela é uma opção com melhor conjunto, pois as respostas do motor. Se tivesse andado pouco com ela talvez não a tivesse entendido. No começo estranhei o motor, depois, quanto mais ou andava, mais me divertia na terra e na estrada, onde o motor dá show. Me convenceu.

DAS PISTAS PARA SUA MOTOCICLETA

Desenvolvido por pilotos profissionais;
Resultados comprovados em competições;
O melhor custo-benefício para motocicletas de média e alta cilindradas;
Tecnologia mundial;
Produzido no Brasil.

DIA-FRAG

Uma marca do grupo Wabtec CORPORATION

www.diafrag.com.br
Fone: (16) 3244-5000

O "X" da questão

Com a chegada da Kawasaki Versys-X 300, muita gente lembrou que a CB 500X está aí e com preço próximo. Por isso, Superteste nela!

Marcelo Barreto
Gustavo Epifanio

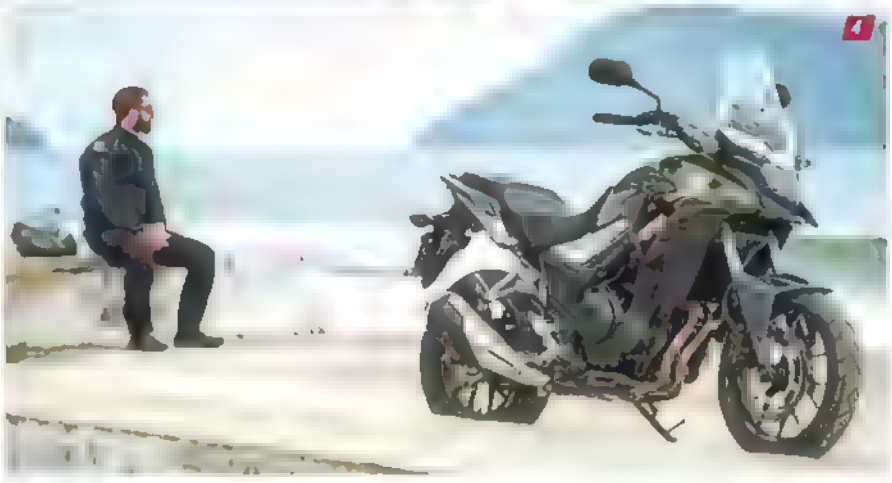
EQUILIBRADA
Nas curvas de rodovias, a CB 500X mostra sua força e ótimo equilíbrio no conjunto

Após conhecer o preço final da trail Kawasaki Versys-X 300 — que você conhece nesta mesma edição — todos viram que ele está muito próximo do praticado pela Honda na crossover CB 500X. Mas será que as duas atendem o mesmo motociclista? Por isso, alteramos nossa programação e fomos para a estrada com a crossover da Honda para tirar todas as dúvidas.

O modelo 2018 da CB 500X traz novidades. Além de novas cores (verde ou vermelho perolizado) e grafismos, o escapamento é novo e ganhou nova fixação no chassi. Isso gerou alteração do suporte das pedaleiras do garupa, mas sem mudar a posição dos pés, mantendo o conforto de sempre. O motor é um bicilíndrico em linha de 471 cm³ que, no nosso dinamômetro, rendeu 43,6 cv de potência máxima e 4 kgf·m de torque na roda. Bons números para andar com folga e conforto em qualquer estrada. No modelo 2018, a curva de torque em baixa rotação ficou mais linear, o que melhorou as respostas do motor em baixas rotações e ajuda na adaptação rápida de quem vem das motos menores, como a XRE 300.

Na cidade, sobra moto. Desempenho para sair na frente sempre que o semáforo abre e até dá um trabalho para mantê-la comportada na casa dos 50 km/l, limite na maioria das vias urbanas na capital paulista. Dá trabalho porque a moto convida a andar mais rápido e transmite segurança com sua ciclística acertada e seus eficientes freios, com ABS.

Na estrada, rodando a 120 km/h, o painel digital rico em informações (como consumo instantâneo, consumo médio e até consumo de combustível em litros) marcava 5 500 rpm, condição em que a moto roda muito suave. Para o painel ser perfeito só faltou o indicador de em qual marcha estamos rodando, que é uma informação útil principalmente para iniciantes. Durante o nosso percurso, as medições de consumo ficaram na casa de 24,4 km/l, o que, somado ao tanque de



17,7 litros de capacidade, dá uma autonomia de ótimos 431 km. Muito bem-vindo para quem quer fazer viagens maiores ou não gosta de parar muito para reabastecer.

A posição de pilotagem é bem confortável. As pedaleiras e guidão estão em posição neutra, nem recuados, como em modelos de apelo esportivo, nem avançados, como em algumas custom e clássicas. Com o confortável assento em dois níveis a 821 mm do chão, a moto não é exclusiva para motociclistas altos. Mérito da roda dianteira aro 17", que contribui para um assento mais baixo que nas trail com aros 19" ou 21".

As rodas de liga leve 17" com pneus de perfil mais voltado ao desempenho no asfalto fazem dela uma boa pedida para curtir estradas sinuosas como a Rio-Santos, parte do nosso tradicional roteiro do Superteste. Quanto mais curvas, mais se aproveita o bom acerto das suspensões — com ajuste de pré-carga na traseira e também na dianteira — e o fôlego extra do motor, com boas retomadas. Os engates do câmbio de seis velocidades é padrão Honda, isto é, macio e preciso. A moto empolga, e, se não estivermos atentos, além do grande sorriso dentro do capacete também estaremos acima do limite de velocidade. Na hora de parar, os freios com ABS trabalham bem com a aderência do Dunlop TrailMax que equipa essa moto. Frenagens fortes com total estabilidade e em curtas distâncias aumentam a segurança do motociclista.

Para quem se sente atraído pelas naked e esportivas pelo alto desempenho, mas não se sente confortável pela posição de pilotagem ou suspensões mais duras ou, ainda, pela falta de conforto para um garupa esporádico, a crossover da Honda pode ser uma bela surpresa. Ela anda tão bem quanto as irmãs CB 500F e CBR 500R, e com uma dose extra de conforto, tanto para o piloto quanto para o passageiro. Os quilômetros sobem no painel e não sentimos cansaço. A moto tem 181 kg (peso seco), o que também ajuda nesse sentido. Não é necessário muito esforço nem técnica de pilotagem especial para andar bem com esta moto. Nas longas retas do nosso percurso, o para-brisa contribuiu para o conforto. Maior que na primeira geração, tem ajuste de altura em duas posições. Preferimos a posição mais alta. Quando a noite chegou, o belíssimo farol de LED mostrou também muita funcionalidade. A ilumina-

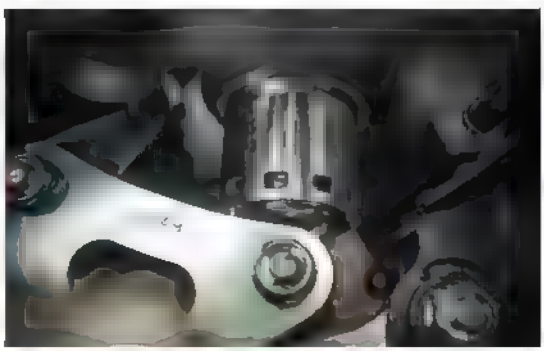
1 Seria legal ver o estilo 'blackout' das outras Honda nesse painel, que é bem funcional **2** Os punhos são ergonômicos, no esquerdo, o 'padrão Honda' com seta e buzina invertidos **4** Seu visual chama a atenção por onde passa e é bem modeminho, estiloso. Já o grafismo novo divide opiniões

DESAFIO
Com curso de suspensão longo, é inevitável querer aproveitá-la na terra. Nós a colocamos no "modo aventura"!

ção é ótima e poucíssimas vezes ligamos o farol alto durante o teste. Esperamos que essa tecnologia chegue logo ao maior número de motos, pois melhor iluminação também é segurança, para ver e ser visto pelos demais nas ruas.

Depois de provar sua agilidade no trânsito congestionado e seu excelente comportamento em estrada aberta, fomos saber como ela se comporta no fora de estrada. Na areia do litoral norte paulista, a roda 17" limitou a ação, assim como o perfil do pneu Dunlop Trailmax. A sensação foi de que falta pneu para esse uso. Fomos então para estradas de terra no interior de São Paulo. Dica: lembre-se quando sair do asfalto e entrar em estradas de terra de aliviar a pré-carga das suspensões. Na dianteira, um diferencial da CB 500X: gire o parafuso no sentido anti-horário para suavizar a tensão da mola e aproveitar melhor a moto nessa condição. Voltando para o asfalto, gire no sentido horário. O ajuste padrão é na terceira ranhura, ajuste que usamos em grande parte do percurso. Na suspensão traseira o ajuste segue a mesma lógica: sentido anti-horário alivia e, ao contrário, endurece a calibragem. Faça testes até achar seus ajustes ideais na cidade, na estrada e na terra — ou um meio-termo entre eles, para não ficar alterando.

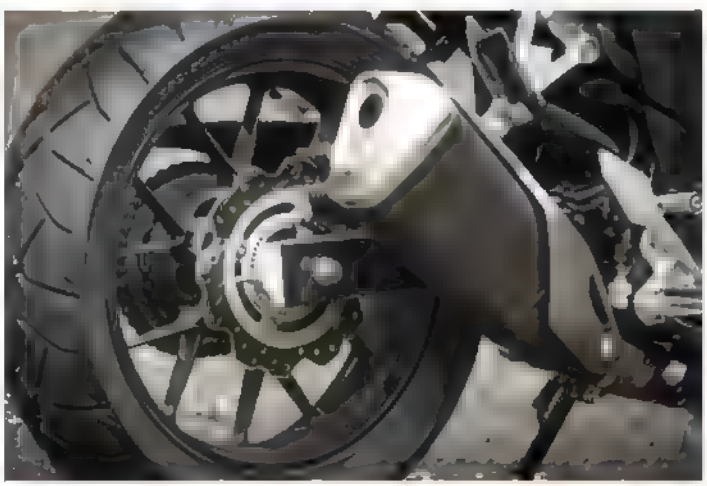
Com a pré-carga suavizada, percorremos cerca de 40 quilômetros de estrada de terra com subidas e descidas, areia e muitas pedras soltas. A suspensão trabalha bem com o ajuste certo, mas a roda 17" na dianteira novamente mostra que não gosta muito desse tipo de uso. Pilotando sem abusar ela vai tranquila, porém, exige muito mais atenção que em motos com aros maiores. Com 1,85 m de estatura, pilotando em pé na ter-



AJUSTÁVEL
A CB 500X tem ajuste nas suspensões dianteira e traseira para qualquer uso!

ra, senti a necessidade de um elevador de guidão para ficar mais confortável, acessório facilmente encontrado no mercado. De qualquer forma, não deixe de experimentar a sua 500X no fora de estrada. Além de ser prazeroso, isso fará você se entrosar ainda mais com a moto e, quando voltar para o asfalto, vai estar mais à vontade com a moto. Essa é uma daquelas motos que, pelo equilíbrio entre desempenho e conforto, quanto mais você anda, mais gosta dela. Confesso que me peguei imaginando essa mesma moto com aro 19" na dianteira... quem sabe a Honda não crie uma versão assim? Tomara!

Para quem quer saber o custo para manter uma CB 500X, nas três primeiras revisões (1 000 km, 6 000 km e 12 000 km), o motociclista vai gastar apenas R$ 486. O intervalo indicado no manual para troca do óleo do motor é de 12 mil quilômetros. A CB 500X é vendida em versão única, com freio ABS, com preço público sugerido de R$ 25 990 (sem frete e sem seguro, que variam por região do país). Para quem gostou muito da 500X, vale a pena, antes de fechar a compra, olhar para o lado na concessionária e fazer um test-ride na NC 750X. A moto compartilha muito das características da CB 500X, mas tem mais tecnologia, conforto, além do ótimo porta-capacete onde cabe quase tudo que você leva habitualmente. A diferença de preço se justifica, mas o comportamento diferente do motor da NC 750X, que trabalha em rotações mais baixas, po-



ASFALTO Como em toda crossover o pneu é bem mais para asfalto que terra, ainda mais pelas rodas de liga leve

CONFORTÁVEL O assento em dois níveis é na medida certa

DESEMPENHO

Você se incomoda com a falta de conforto nas esportivas? A CB 500X pode ser uma ótima alternativa, pois anda muito bem

de ser o único ponto a não agradar quem goste de ver as rotações subindo em disparada no painel a cada saída de pedágio. Hoje a concorrência da CB 500X ainda é baixa e não há uma rival direta, mas isso pode mudar em breve com a chegada da Yamaha Tracer 700, derivação crossover da naked MT-07. Vamos ver como a Yamaha vai trabalhar esse produto no país.

Produzida em Manaus, a CB 500X tem três anos de garantia, sem limite de quilometragem. Os proprietários contam ainda com o serviço de assistência Honda Assistance 24h durante o período de vigência da garantia em todo o território nacional e em países do Mercosul, um diferencial extra, para deixar você mais balançado por esta crossover, sem contar a extensa rede autorizada, bem espalhada por todo o território brasileiro.

Respondendo à pergunta do começo desta avaliação: a Kawasaki Versys-X 300 tem um preço semelhante, mas o comportamento é distinto. Se o motociclista for mais fã da terra, vai se encantar pela Kawasaki. Se for mais fã do asfalto — ainda perfil da maioria — a CB 500X é a moto certa. Ah, e lembre-se, antes de comprar uma moto, veja também o seu custo de manutenção, para não tomar sustos depois.

Em 4 palavras

CIDADE Ela pode ser sua única motocicleta, pois é compacta, flui bem nos estreitos corredores nas cidades e suas suspensões absorvem parte da buraqueira das ruas. Uma 500 para você fazer tudo
★★★★

ESTRADA Conforto na posição de pilotagem e para o passageiro, um conjunto bem acertado e desempenho de sobra para os limites das vias brasileiras. Quanto mais longe o passeio, melhor
★★★★★

OFF-ROAD Quando acaba o asfalto, a CB 500X até vai, graças a seu curso longo das suspensões, porém, as rodas de liga leve, o perfil mais on-road dos pneus e o aro 17 na dianteira limitam a diversão. É uma crossover.
★★★

EMOÇÃO A Honda trabalhou bem esse projeto, e o resultado é uma moto bem acertada, que vai muito bem em trechos sinuosos e empolga bastante, principalmente em alta velocidade. Diversão
★★★★

YAMAHA
Revs Your Heart

CONHEÇA UM NOVO CONCEITO!

NACAR
MOTORCYCLES

AV. DOS BANDEIRANTES, 2059
VILA OLÍMPIA

TODA LINHA BIG BIKE À PRONTA ENTREGA!

CONTAMOS COM:

- OFICINA COMPLETA
- ESTOQUE AMPLO DE PEÇAS E PRODUTOS
- ATENDIMENTO PERSONALIZADO
- AGENDAMENTO ONLINE
- BOUTIQUE
- LOUNGE EXCLUSIVO, COM WIFI, PARA A SUA COMODIDADE
- AOS SÁBADOS, OFICINA ABERTA E CAFÉ DA MANHÃ PARA OS CLIENTES
- LAVAGEM

Tel: (11) 3045-1366
Av. dos Bandeirantes, 2059
Vila Olímpia, São Paulo

NACAR
MOTORCYCLES

/nacarmotorcycles
/yamahasaopaulo
www.nacarmotorcyclesyamaha.com.br

Minha escolha faz a diferença no trânsito

As motocicletas Yamaha estão em conformidade com o Promot (Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares).

FICHA TÉCNICA motociclismo

Alternativas

Opções para a atrativa CB 500X são a "irmã maior" NC 750X, que tem o atrativo guarda-volumes, onde normalmente vai o tanque da moto, mas as características do seu motor podem não empolgar aqueles de "índole" mais esportiva. Além dela, as Kawasaki Versys 650, uma autêntica crossover, boa em desempenho e confortável e a recém-lançada Versys-X 300, que vai bem também na terra. Páreo duro!

Honda
NC 750X

R$ 32 500 – 54,5 cv – 6,94 kgf.m

▲ Versatilidade
▼ Esportividade

Kawasaki
Versys 650

R$ 34 990 – 69 cv – 6,5 kgf.m

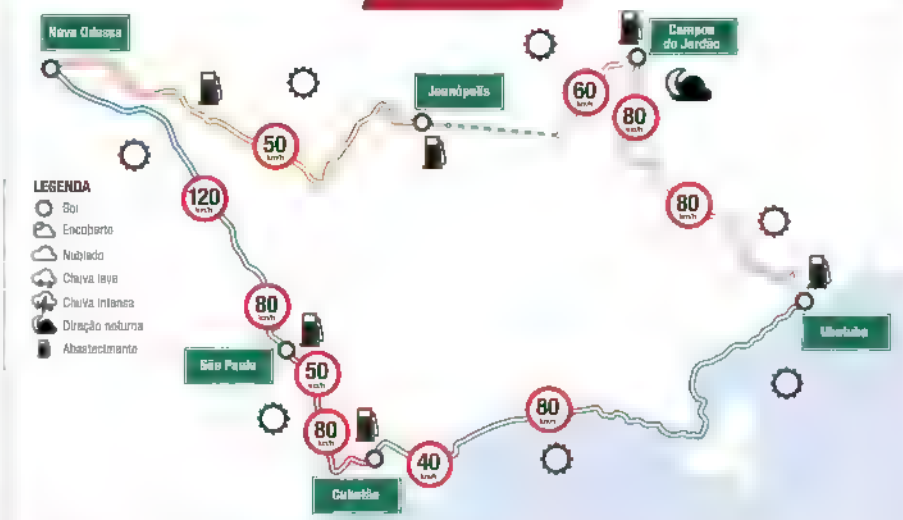
▲ Esportividade e conforto
▼ Custo-benefício

Kawasaki
Versys-X 300 ABS

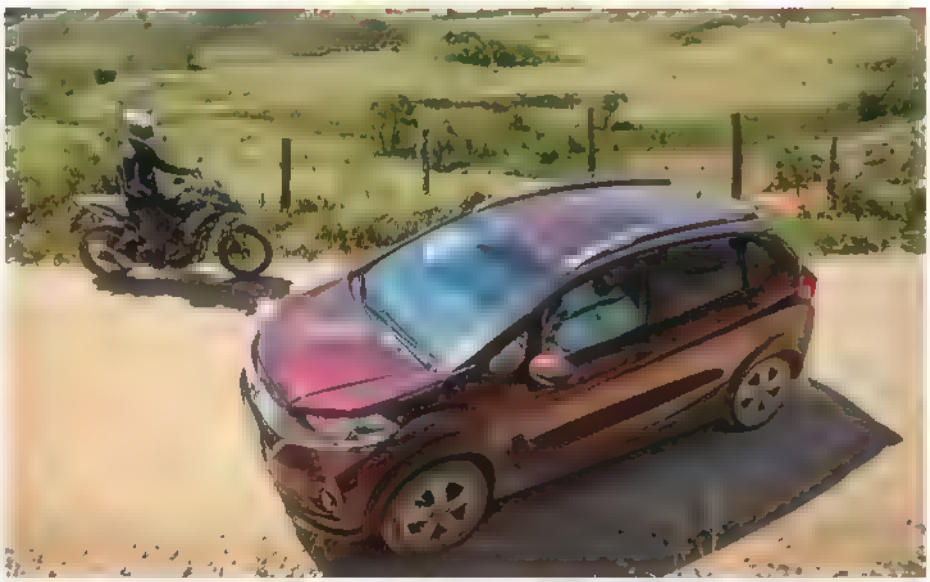
R$ 24 990 – 40 cv – 2,6 kgf.m

▲ Boa no asfalto e na terra
▼ Torque em baixa

Percurso do teste



1 São Paulo • Cubatão	2 Cubatão • Ubatuba	3 Ubatuba • C. do Jordão	4 C. Jordão • S. J. Campos	5 S.J. Campos • Nova Odessa	6 N. Odessa • São Paulo	7 São Paulo • urbano
65 km	**235 km**	**155 km**	**112 km**	**150 km**	**180 km**	**70 km**
Autoestrada e descida de serra	Estradas simples, nível do mar	Estradas vicinais e subida de serra	Estradas vicinais	Estradas simples e autoestrada	Autoestrada	Centro e marginais
24,7 km/litro	**24,5** km/litro	**26,2** km/litro	**27,5** km/litro	**22,4** km/litro	**23,2** km/litro	**22,5** km/litro



Desta vez, uma dupla Honda. Acompanhando a crossover CB 500X, como carro de apoio, o moderninho WR-V, que também encarou os caminhos de terra pelo interior de SP sem medo!

Acessórios

A Honda não trabalha acessórios específicos para a CB 500X, mas o mercado já tem itens opcionais para esta crossover para melhorar seu uso na estrada. Bagageiro, baulete, malas laterais, para-brisa ainda maior e protetores de mão estão entre as opções. Para os mais aventureiros, vale trocar os pneus por outros de uso misto.

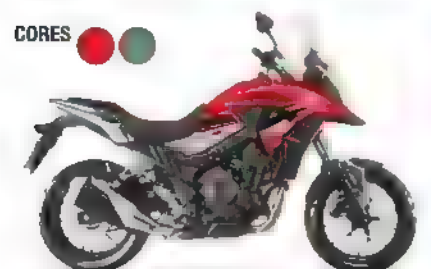
Dados de fábrica

MOTOR	
Tipo	Bicilíndrico em linha
Arrefecimento	Líquido
Válvulas	DOHC, 8
Alimentação	Injeção eletrônica
Cilindrada	471 cm³
Diâmetro x curso do pistão	67 mm x 66,8 mm
Taxa de compressão	10,7:1
Potência	50,4 cv a 8 500 rpm
Torque	4,55 kgf·m a 7 000 rpm
TRANSMISSÃO	
Embreagem	Multidisco em óleo
Câmbio	Manual, 6 velocidades
Secundária	Por corrente
CHASSI	
Tipo	Diamante em aço
Balança	Duplo braço em aço
Cáster / trail	25° 10'/102,3 mm
SUSPENSÃO	
Dianteira	Telescópica
Barras	Não declarado
Curso	140 mm
Regulagens	Pré-carga em 7 níveis
Traseira	Monoamortecedor
Curso	118 mm
Regulagens	Pré-carga em 9 níveis
FREIOS	
Dianteiro	Disco de 320 mm
Pinça	2 pistões (ABS)
Traseiro	Disco de 240 mm
Pinça	1 pistão (ABS)
PNEUS	
Modelo de pneu	Dunlop Trailmax
Dianteiro	120/70 - 17"
Traseiro	160/60 - 17"
DADOS VERIFICADOS	
Potência específica	92,65 cv/litro
Relação peso/potência	4,14 kg/cv
Relação peso/torque	44,58 kg/kgf·m
Consumo/autonomia média	24,4 km/l / 431 km

Medidas

Comprimento	2 098 mm
Largura	826 mm
Entre-eixos	1 421 mm
Altura do assento	812 mm
Capacidade do tanque	17,7 litros
Peso	181 kg (seco)
Capacidade máxima de carga	185 kg
Distância mínima do solo	170 mm

CORES



PREÇO (moto testada) **R$ 25 900**

* preço sugerido sem frete e sem seguro

Nossa avaliação

MOTOR	
DESEMPENHO 30%	
Velocidade máxima	9,0
Aceleração	9,0
Retomada	8,5
UTILIZAÇÃO 30%	
Entrega de potência	9,0
Resposta ao acelerador	8,5
Nível de vibração	8,5
Aspereza	8,5
TRANSMISSÃO 5%	
Tato e precisão do câmbio	9,0
Relação de marchas	8,5
CHASSI	
COMPORTAMENTO 20%	
Estabilidade em retas	9,0
Estabilidade em curvas	8,5
Precisão da direção	9,0
Agilidade	8,5
Suspensões com piloto	8,5
Suspensões com garupa	8,5
Distância livre do solo	8,5
Comportamento frenagem	9,0
FREIOS 10%	
Potência dos freios	9,0
Dosagem dos freios	8,5
USUÁRIO	
USO DIÁRIO 20%	
Facilidade para manobrar	8,5
Posição de pilotagem	9,0
Conforto do piloto	8,5
Conforto do garupa	8,5
Sensação de qualidade	9,0
Prazer ao pilotar	9,0
Autonomia	8,5
Equipamentos	8,5
Acabamento	9,0
ECONOMIA 5%	
Preço de aquisição	8,0
Garantia	10
Consumo médio	8,5

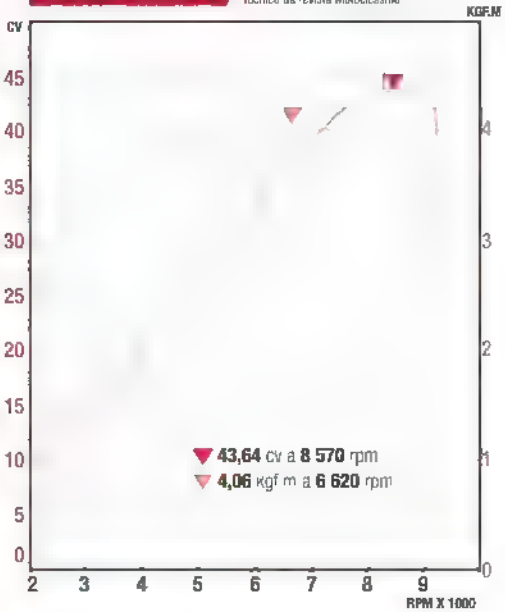
Média final TÉCNICA 8,7

Cesta de peças

Pastilha freio dianteiro	R$ 396,22
Pastilha freio traseiro	R$ 150,87
Filtro de óleo	R$ 113,32
Filtro de ar	R$ 113,67
Kit transmissão final	R$ 890,16
Pneu traseiro	R$ 1 092,14
Retrovisor direito	R$ 227,59
Manete de freio	R$ 61,05
Seta dianteira direita	R$ 167,83
Farol	R$ 1 382,73

Banco de potência

Resultados obtidos no dinamômetro de rolo inercial Servitec modelo 2010, do centro técnico da revista Motociclismo



! Assim como o conjunto, as respostas do motor bicilíndrico da CB 500X são equilibradas. Tem potência e torque de sobra para as estradas

Velocidade por marcha (km/h)

TERCEIRA	QUARTA	QUINTA	SEXTA
111	138	157	170

* velocidade por marcha obtida no dinamômetro

CONCLUSÃO motociclismo

por MARCELO BARROS

A CB 500X já passou pelo Superteste na primeira geração e novamente foi bem. Acertada, com desempenho bem honesto, empolga muito na estrada com segurança e conforto. Na terra, sofre um pouco pela roda de liga leve aro 17" na frente, mas vai, se o piloto segurar. O alvo dela é o carro-que quer desempenho, mas quer conforto também. A linha 500 já tem naked, esportiva, crossover, custom — que está a caminho — e acredito que aventura sem uma derivação com rodas raiadas, aro 19" na frente e pneus de uso misto, sem mexer muito nessa X. Na internet é fácil ver essa "versão" modificada em ação.

MUITOS MOTIVOS UMA SÓ MARCA

National H.O.G Rally reuniu 1 200 pessoas e mais de 800 motos Harley-Davidson em Foz do Iguaçu, PR.

TEXTO
Gabriel Berardi
FOTOS
Gabriel Berardi e Guilherme Veloso/Harley-Davidson

No lançamento da linha 2018 — que você verá em detalhes na edição de novembro, quando já teremos pilotado alguns dos modelos que chegam ao Brasil —, ficou claro como a Harley-Davidson introduziu uma pequena revolução em alguns de seus principais modelos. Motocicletas mais eficientes, com mais tecnologia, com um visual atualizado... enfim, uma renovação necessária para atender à nova geração de consumidores. Mas na "Motor Company", as motos são apenas uma parte da história.

O outro pilar da marca que está prestes a completar 115 anos (e que sem medo de parecer exagerado, é quase tão importante quanto os seus produtos) é tudo aquilo que vai além das motos e que, resumidamente, alguns consideram um "estilo de vida" que vem junto quando você compra uma Harley-Davidson. Sim, evidentemente sabemos que viagens, amizades, confraternizações e diversão são intrísecos ao motociclismo como um todo, independentemente do tamanho ou da marca da moto que você pilota. Mas acre-

dite, tudo isso ganha um tempero diferente quando mais de 1 000 pessoas e 800 motocicletas se encontram para comemorar não só o motociclismo, mas também uma única marca. Fabricantes como Ducati, Triumph e BMW também conseguem criar essa ligação forte entre a marca e seus clientes, mas, mesmo assim, não se compara ao "poder" que o Bar&Shield exerce sobre os seus fãs em qualquer lugar do mundo

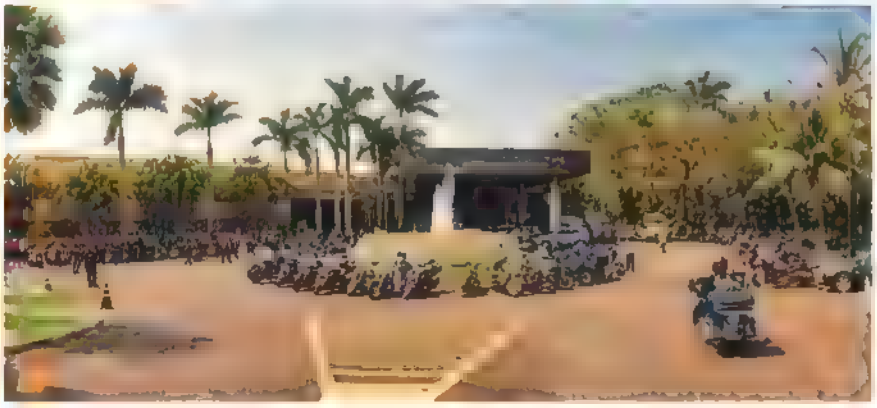
Voltado apenas para os membros do H.O.G, (Harley Owners Group), o clube oficial de proprietários de motos da marca, o National H.O.G Rally é o principal evento da temporada e, neste ano, realizou a sua quinta edição. Depois de passar por Florianópolis (SC), Gramado (RS), Caldas Novas (GO) e Petrópolis (RJ), a edição 2017 foi realizada em Foz do Iguaçu, no Paraná. Os 1 200 ingressos colocados à venda acabaram em menos de uma semana. Levando 1 kg de alimento, cada entrada custava R$ 765 e dava direito a um kit de boas-vindas e à participação em todas as atividades da programação oficial.

TODOS OS ESTILOS Durante quatro dias, os mais diversos estilos se encontraram em Foz do Iguaçu

CLUBE DA H-D

No Brasil, o H.O.G tem cerca de 15 000 membros divididos em 21 chapters. No mundo todo, o clube dos proprietários de Harley-Davidson, fundado em 1983, possui mais de 1 milhão de associados distribuídos por 130 países

A ORGANIZAÇÃO impecável, faz você se sentir parte do evento. Nota 10



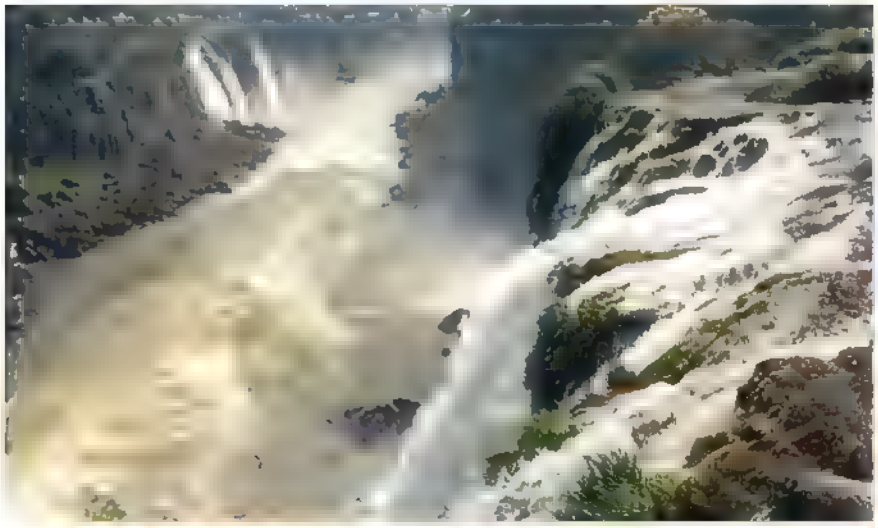
1 Um evento para toda a família. Havia inúmeras nesta edição do National curtindo as atrações do hotel e de Foz do Iguaçu **2** É claro que não faltaram os clássicos do rock 'n' roll e DJs animando os participantes **3** O Mabu Thermas Grand Resort foi a "sede" do National 2017. Vale a pena conhecer!

Além da cidade de Foz do Iguaçu ser um dos principais destinos turísticos do Brasil — tanto pelas famosas cataratas quanto pela tríplice fronteira com Paraguai e Argentina — a escolha do local que serviu de sede para o evento foi acertadíssima. Exceto pelas atividades externas, toda a programação aconteceu no Mabu Thermas Grand Resort, um complexo de 7 000 m² com ótima infraestrutura. Piscinas e praia artificial com águas termais, SPA, quatro restaurantes, coffe bar, dois bares externos, sala de jogos, fitness center, trilha para caminhada. Havia distração de sobra para adultos e crianças. Aliás, a numerosa presença de casais com filhos foi mais uma prova de como esse é um evento para toda a família.

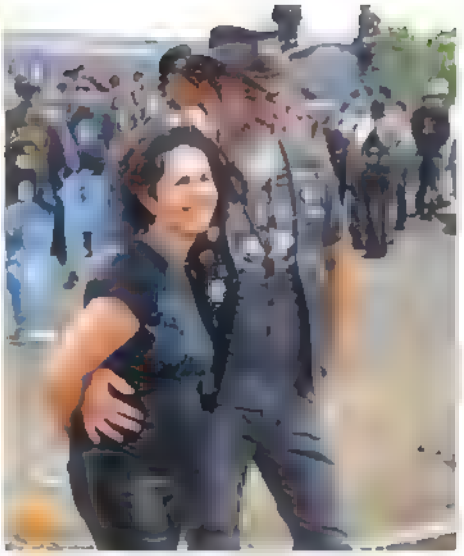
A programação oficial começou na própria quinta-feira, 7 de setembro, com uma recepção de boas-vindas a todos que chegavam da estrada. Depois de receber um kit com camiseta, patch e pin alusivos ao evento, petiscos, bebidas e muita música rolaram até o fim da noite em uma grande confraternização na área das piscinas. Mas não era bom abusar da farra, já que na sexta-feira, dia 8, a agenda estava cheia. O National H.O.G Rally começava para valer!

Na parte da manhã, já com os termômetros acima de 30°C, grande parte dos HOGs foi rumo às internacionalmente conhecidas Cataratas do Iguaçu, cerca de 15 minutos de moto do hotel Mabu. É um lugar realmente mágico, composto por 275 quedas que se estendem por quase cinco quilômetros do Rio Iguaçu. Vendo o espetáculo das águas e a grandiosidade do lugar, fica fácil entender porque as cataratas são conside-

HOG Porco, em inglês, o animal foi a mascote da equipe de competição da marca

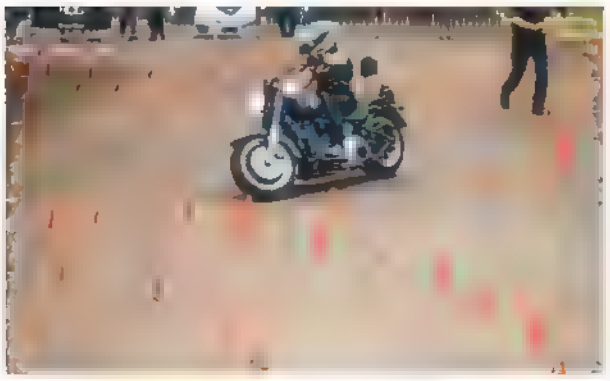


PARAISO As Cataratas do Iguaçu. Uma das Sete Maravilhas da Natureza



radas uma das Sete Maravilhas da Natureza. Se você ainda não conhece, simplesmente vá. No kit de boas-vindas, todos os participantes do National receberam um vale-ingresso para as cataratas e, lá, encontravam um estacionamento exclusivo e gratuito para as suas Harley-Davidson.

À tarde, após o almoço, alguns optaram por curtir a animação na piscina, enquanto outros colocavam sua habilidade na pilotagem à prova nos Motor Games. Quem se inscreveu teve a oportunidade de participar de três divertidas provas: a pista de cones, que exigia total domínio sobre as grandes motos americanas para fazer todo o percurso no menor tempo e sem faltas (ou tombos!), a prova de marcha-lenta, que vence quem percorrer uma determinada distância no maior tempo possível sem sair de sua faixa e sem colocar os pés no chão e, por último, a prova de cones com argolas, que exige habilidade, atenção e domínio sobre a moto. A noite de sábado estava reservada para a já tradicional festa à fantasia, que neste ano teve como tema "Guerreiros e Guerreiras", o que colocou a criatividade dos HOGs à prova. Para animar ainda mais, as bandas The Cometz, Malta e Yez deram o tom musical da noite. Uma noite muito divertida e que só acabou na madrugada de sexta-feira.



MOTOR GAMES Não faltou oportunidade para os HOGs colocarem a sua habilidade à prova

Ainda rindo das lembranças (e lambanças) da noite anterior, centenas de homens e mulheres, a maioria vestindo os coletes de seu chapter (que são as concessionárias da marca e que funcionam cada uma como uma espécie de filial do HOG em sua região), começaram a se reunir para, todos juntos, partirem para o desfile de motos

Amizade, motos, parceria e muita diversão. Esse é o espírito do National HOG Rally **A excelente Banda Malta foi uma das muitas atrações musicais** **Além dos chapters oficiais, vários outros grupos, como as Ladies of Harley, marcaram presença**

INVASÃO Imagine os escapamentos de 800 Harley-Davidson urrando, todos juntos, e vindo em sua direção. De arrepiar... e sentir o chão tremer

1 Entre as centenas de motos, confirmamos a "lenda". Foi realmente impossível encontrar duas idênticas
2 Todos juntos para a foto oficial do National H.O.G Rally 2017. Uma viagem que ficará na memória de quem participou

rumo à Usina Hidrelétrica de Itaipu. Uma obra colossal que, se impressiona vista de longe, é absolutamente magistral quando você está ao seu lado. Se as cataratas são uma amostra da grandiosidade da natureza, a Usina de Itaipú é uma prova da capacidade do homem de construir o que parece impossível. Para se ter uma ideia das cifras envolvidas: a vazão média das Cataratas do Iguaçu teria capacidade para alimentar pouco mais de duas unidades geradoras da Usina... e ela tem 20 turbinas geradoras. Na sua construção, que durou nove anos, trabalharam 40 000 operários, foi usado concreto suficiente para construir 210 estádios do Maracanã e ferro para levantar 380 torres como a Eiffel.

Cerca de 800 motos participaram do desfile, que foi até o mirante que permite ver as eclusas para as fotos oficiais do evento e, de lá, seguiu passando primeiro pela parte de baixo e depois por cima da barragem principal, um "muro" de 196 m de altura (o equivalente a um prédio de 65 andares) que permite ver parte do lago de 1 350 km² que foi formado pela construção da Usina. Foi um momento para fechar o National H.O.G. Rally com chave de ouro.

O domingo, 10, estava reservado para a viagem de volta para casa. Café da manhã, malas amarradas nas motos, despedida dos novos amigos e estrada. No nosso caso foram pouco mais de 1 100 km de Foz até São Paulo, e nossa parceira de viagem não poderia ser melhor: uma CVO Street Glide que ignorou a distância e nos deixou em casa após um dia inteiro de estrada com aquela sensação de "que pena que acabou".

RIDE AND HAVE FUN O lema "pilote e divirta-se" foi seguido à risca no National em Foz do Iguaçu

GIVI

LANÇAMENTO S410

Base Universal Trolley para Baús Monokey®

Características:
- Compatível com todas as bases MONOKEY®.
- Sistema de bloqueio de segurança.
- "Anti-ruído", rodas acolchoadas substituíveis.
- Alça com extensão retrátil longa.
- Seis pontos de fixação para fixar os ganchos para uma rede elástica.
-Ideal para transporte do Baú como mala de mão em saguões de rodoviárias e aeroportos.
-Mais segurança, comodidade e qualidade GIVI.

S410 BASE UNIVERSAL TROLLEY

Patrocinador do LCR Honda MotoGP Team.

As guerras e as motos

As guerras tiveram grande importância na economia mundial, e não foi diferente na indústria britânica de motos

Texto
Roberto Severo
Fotos
Divulgação

Por anos, a indústria de motocicletas britânica foi a líder mundial. Na primeira metade do século 20, as motos chegaram a ser o terceiro maior bem de exportação do Reino Unido, ficando atrás apenas dos carros e do uísque (é claro!). Mas vamos voltar no tempo e entender um pouco mais.

Nos primeiros anos do século 20, muitas configurações de moto tinham sido inventadas, testadas e usadas: houve transmissão dianteira, traseira, motores horizontais ou verticais, motores em linha, V4, transversais ou em quadrado, com transmissão por corrente, correia, de refrigeração líquida, a ar e a óleo. Na Inglaterra, a indústria ficava ao redor de grandes polos industriais como Coventry ou Birmingham, porém, em 1901 já havia motos fabricadas e comercializadas em vários países europeus. Os primeiros modelos eram triciclos ou bicicletas a motor, tanto que em 1913 já havia 100 000 motos registradas na Inglaterra e esse número foi crescente até a primeira Guerra Mundial. Tudo se intensificou com o aparecimento das corridas, que eram um incentivo ao desenvolvimento e aperfeiçoamento de soluções técnicas que depois chegavam às motos de rua.

Assim, por volta de 1914, já não se podia falar apenas sobre bicicletas com motor: a moto, como veículo com as suas próprias características (que conhecemos até hoje) e tecnologia, havia chegado.

1ª Grande Guerra

A Grande Guerra veio atrasar as coisas, porém, as forças armadas exigiam confiabilidade e ro-

MULHERES E HOMENS se envolveram nas guerras pilotando todos os tipos de veículos

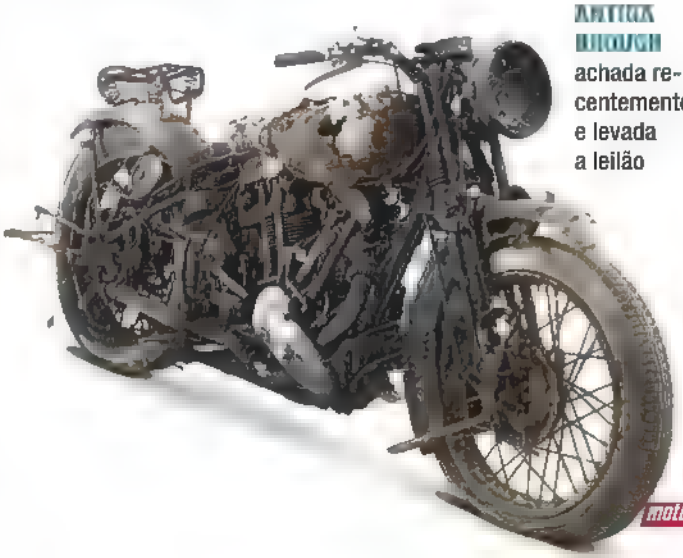
bustez, mas que velocidade ou inovação técnica. Os exércitos compravam milhares de motos, dando um grande incentivo aos fabricantes no sentido de mudar o foco industrial. A produção de modelos civis diminuiu drasticamente. Muitas pequenas empresas, sem os benefícios de contratos do governo, fecharam definitivamente as portas entre os anos 1914 e 1918. No entanto, como costumo dizer, onde há crise, há inovação. A Primeira Grande Guerra fez muito pelo aperfeiçoamento da moto.

A guerra forçou os fabricantes a adotar métodos de produção que lhes permitissem atender as exigências dos governos em termos de entregas e qualidade final das motos, desenvolvendo assim um forte espírito empresarial, cujos reflexos percebemos até os dias de hoje. Diferentemente, nos Estados Unidos, que só se envolveram na guerra em 1917, os carros foram os primeiros a industrializar-se. Do outro lado do Atlântico, carros baratos, produzidos em massa, faziam concorrência às motos, competindo em preço com as combinações de moto/sidecar que era o transporte familiar "descolado" da época.

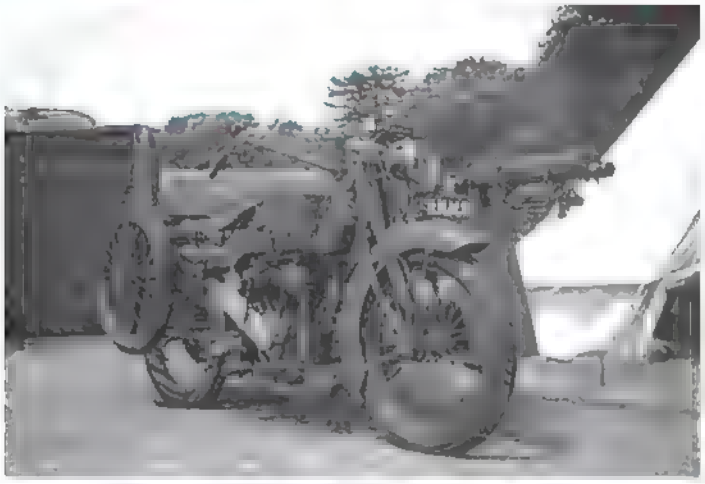
Os Estados Unidos também sofreram grandes baixas com a guerra. De 200 fabricantes norte-americanos no início do conflito, havia menos de 40 em 1920 e, em 1930, somente três. Quando em 1931 a Excelsior fechou as portas, a indústria americana de motos se resumia a Indian e Harley-Davidson.

A euforia na Europa com o fim da guerra produziu números crescentes de fábricas de motocicletas, de tal forma que cerca de 300 marcas competiam entre as duas guerras, totalizando impressionantes 700 marcas britânicas conhecidas no século 20. O pico veio em 1929, quando 147 000 motos foram fabricadas no Reino Unido.

AS ÁGEIS MOTOS passavam por onde carros tinham dificuldade

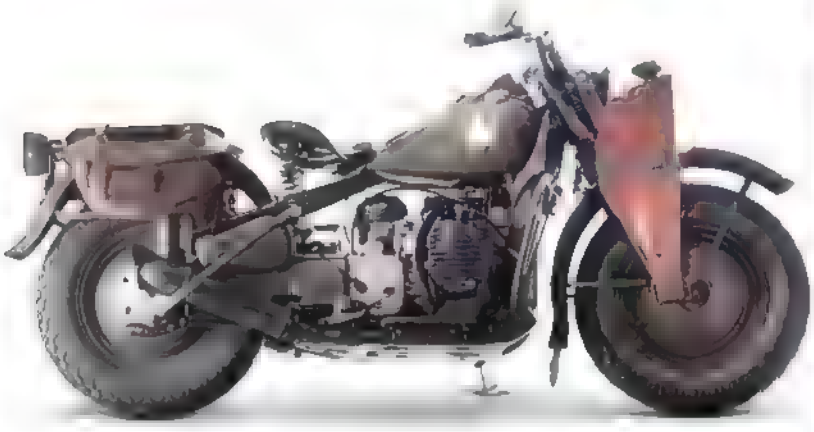


ANTIGA BROUGH achada recentemente e levada a leilão



MOTO DA SEGUNDA GUERRA Equipada e pronta para o combate. Robustez e confiabilidade a toda prova

OS DESAJEITADOS SIDECARS, antes equipamentos voltados para a família, não foram poupados na guerra



Porém, com a chegada da grande depressão, as vendas despencaram e muitas empresas oportunistas fecharam as portas

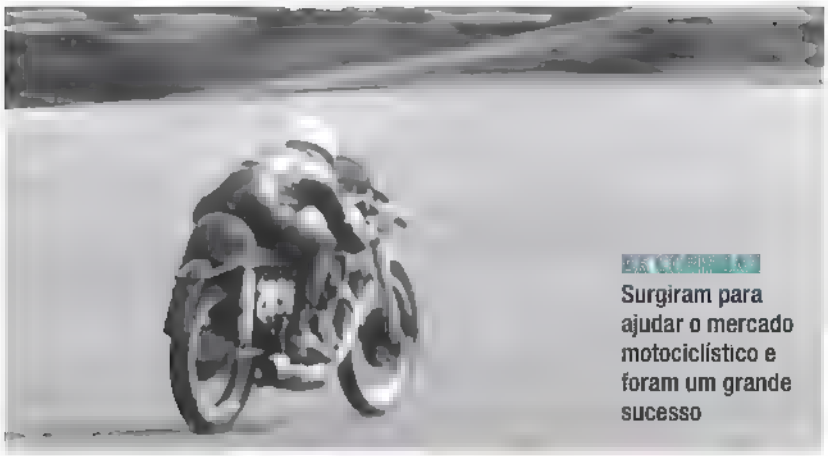
ACIMA Todas as adaptações eram válidas para transformar as motos em veículos "bélicos"
À DIREITA Os motociclistas não esperavam que seus veículos um dia seriam transformados em "tanques" de duas rodas

2ª Grande Guerra

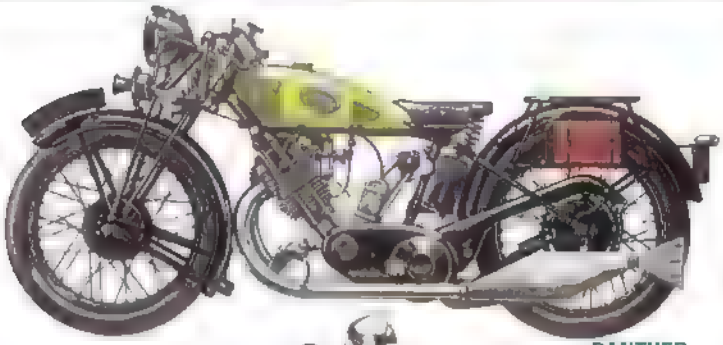
A Segunda Guerra Mundial teve um papel importantíssimo no desaparecimento de muitas fábricas de motos. Durante a guerra, várias marcas inglesas que não conseguiram assegurar contratos militares fecharam. Logo após o fim da guerra, o exército vendeu uma enorme quantidade de motos como excedente de guerra, criando uma abundância de modelos básicos baratos, movimentando o mercado e atrapalhando ainda mais a indústria. Ora, o fabricante vendia para o exército que vendia barato e com incentivos para o grande público, o que criava um imbatível mercado de segunda mão, para não dizer para elo

Logo, logo, não havia clientes para todas as motos produzidas. As exportações sofreram e a carga fiscal nos motores maiores aumentou proibitivamente. No fim da depressão, a Inglaterra tinha bem menos fabricantes de motos, porém as firmas que sobreviveram eram as mais competitivas e agressivas. O mercado, mais reduzido, era de novo impulsionado pelo desenvolvimento tecnológico e pelo sucesso em competições, cada vez mais populares.

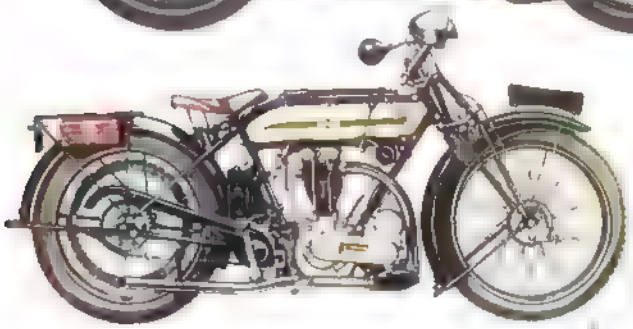
Outro fator que acelerou o desenvolvimento de modelos maiores e mais potentes foi a evolução na rede de estradas do país. Nas décadas antes e imediatamente depois da guerra, programas governamentais de investimento nas estradas, essenciais à crescente industrialização do país, melhoraram a rede rodoviária, interligando todas as principais cidades. Isso levou ao aparecimento de restaurantes rodoviários (nosso famoso "beira de estrada"), de início orientados aos caminhoneiros que eram protagonistas nesse cenário e pouco mais tarde transformados em pontos de encontro dos motociclistas, o que ajudou



EM COMUM
Surgiram para ajudar o mercado motociclístico e foram um grande sucesso

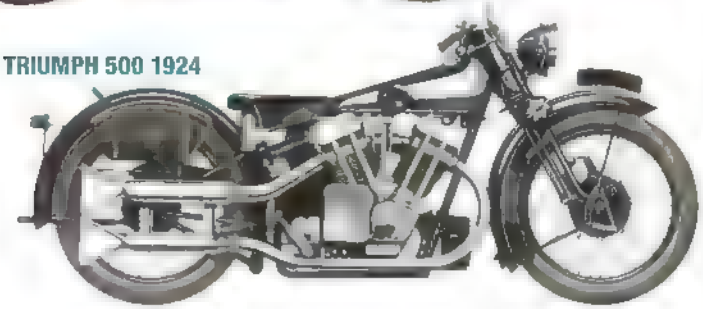


PANTHER REDWING DE 1932



BROUGH SUPERIOR SS 100

TRIUMPH 500 1924



muito na mudança de comportamento e de expressão dos motociclistas.

Este é apenas um resumo autoral da história toda. Quem quiser se aprofundar, recomendo a leitura do livro (só em inglês) "Shooting Star: The Rise & Fall of the British Motorcycle Industry". Na próxima parte desta história vamos ver as mudanças de mercado e de comportamento dos motociclistas, incluindo os Cafe Racers e a influência do mercado japonês na indústria britânica, causando quase o seu colapso. Keep riding!

CASA DO CAPACETE
A GRIFE DO MOTOCICLISTA

ASTONE
HELMETS

www.casadocapacete.com.br
AV. Rebouças 815, Cerqueira Cesar, São Paulo/SP
Telefone: 3060-4240
e-mail: adm@casadocapacete.com.br

A PROVA DE CROSS Realizada na Universidade de São Paulo no início dos anos 1970. Bitencas, Casarini e Tucano foram os protagonistas

A herança e o fora de estrada em 1970

A herança que recolocou Carlão no mundo das motos, a primeira prova de cross e os novos amigos da imprensa

Texto
Carlãozinho Coachman
Fotos
Edson Lobo e Acervos Claudio Laranjeira / Julio Carone / Carlão Coachman / Motostory

Vasculhar a história já é por si só um delicioso passeio de motocicleta através dos olhos e das memórias de nossos antepassados. Ter a oportunidade de ler e relembrar as aventuras de seu próprio pai anos depois da sua partida é um privilégio, sem dúvida. Dividir isso com quem gosta de história e de motos nas páginas da MOTOCICLISMO então, nem se fala. Melhor enxugar as lágrimas. Na segunda parte das Memórias de Motocicletas de Carlão Coachman, um pouco sobre o movimento do fora de estrada brasileiro na década de 1970 (cross, trail e trial) na visão de um de seus protagonistas

Memórias de motocicletas – parte 2

por Carlão Coachman (texto inédito escrito entre 2004 e 2006) Em 1971 fiquei sabendo que haveria uma prova de motocross na Cidade Universitária, e claro que fui assistir. A pista foi montada onde hoje se encontra a caixa-d'água, com desenho bem simples e dois pulos acompanhando taludes do terreno. Uma multidão acompanhou as manobras de Walter Tucano Barchi, Carlos Taques Bittencourt e Denísio Casarini. As motos usadas eram Yamaha de trilha e umas poucas motos especiais de cross. Depois dessa prova inaugural, ocorreu outra no "Porta", na rodovia Castelo Branco, próximo a São Roque, SP. Esta até foi televisionada e teve como destaque Paulé Salvalaggio. Mas foi no fim de 1973, que minha esposa, Lúdia, recebeu uma pequena herança e decidiu me dar uma moto de presente.

Saí à procura de uma moto de trial e encontrei, na Rua Pinheiros, uma loja de compressores de propriedade de um espanhol chamado Ramirez, que tinha em exposição uma Bultaco Lobito 125 e uma Montesa Cota 247 pela qual me interessei. O espanhol, no entanto, não quis me vender

À ESQUERDA Lídia, esposa de Carlão, recebeu uma pequena herança e resolveu lhe dar uma moto de presente: Yamaha DT 250-A, comprada na Motonasa **ACIMA, À DIREITA** Carlão Coachman na pista de cross que existia onde hoje se vê o Parque do Povo, em São Paulo, próximo à ponte Cidade Jardim. Lá ele conheceu Carlos Ourique Scateninha

a Montesa, pois disse que a moto era muito violenta e que eu deveria começar com a Bultaco, mais fraquinha. Não fiz negócio e comecei a procurar outra moto. Em abril de 1974, encontrei a moto que acabei comprando na Motonasa, uma Yamaha DT 250-A. Retirei a moto num sábado perto de uma hora da tarde e fui para casa. Após o almoço, inspecionando a moto, verifiquei que faltava uma peça que fixava o eixo dianteiro por baixo. Na segunda-feira voltei à loja e, para minha surpresa, o supervisor disse que eu perdera a peça e que não fora falha da montagem, algo impossível de acontecer em uma robusta moto de trial em apenas quatro ou cinco quilômetros (marcados no hodômetro), e não houve acordo. Finalmente, com a minha esposa conversando com o Sr. Zanatta, dono da loja, consegui que fizessem uma peça nova e a colocassem no lugar. A partir daí comecei nas minhas primeiras trilhas.

Quando aparecia no Café Concerto no Ibirapuera, os outros olhavam minha moto com espanto e não raro me faziam perguntas do tipo: "Que moto esquisita, para que serve?" Como tive problemas com a Motonasa, procurei uma oficina que pudesse fazer a manutenção e descobri a Moto Feitiça, na atual Av. Juscelino Kubitschek, que era do "Feitiça", membro da Federação Paulista de Motociclismo, e do Paulo Sodré. Ao lado havia a oficina do Mauro Tomasini, cujo filho Henrique (o conhecido Riquinho) hoje milita com seu filho na motovelocidade.

Durante um tempo, a vontade de ter uma moto de trial ficou adormecida. Na época, ainda havia muitas trilhas na região do Morumbi e eu as percorria aos sábados. Quando me cansava parava na várzea, na Av. Marginal, nas proximidades da ponte Cidade Jardim, onde havia campos de futebol e um bar que servia cervejas muito geladas e um excelente sanduíche de linguiça.* Frequentando este local, conheci o músico Julio Camargo Carone, outro amante das trilhas e que possuía uma DT 125E 1974 e uma DT 250 1973. Começamos a fazer trilhas juntos. Logo o Julio me apresentou o Carlos Taques Bittencourt, que tinha uma Puch 125 e uma Suzuki 380 e havia participado daquela primeira prova de cross na Cidade Universitária... e a turma ia crescendo. Conheci um vizinho, o Roberto Capobianco, que tinha uma DT 250 1972 e com quem cheguei a fazer trilhas na Granja Viana em companhia de meu primo João Roberto Escobar que também tinha uma DT 250. Nessa época conheci o Philippe Estanislau do Amaral, que depois se dedicaria ao trial e aos quads, em que hoje é uma referência. Não tardou e o Carlos Bittencourt, o famoso "Bitencas", nos apresentou o Emilio Camanzi, que tinha uma Suzuki 185 e na época era o editor da revista *Quatro Rodas* e que, por falta de companhia, às vezes levava sua moto para Belo Horizonte para fazer trilhas com o pessoal de lá.

Passamos então a fazer trilhas juntos e como eu era o mais assíduo, o grupo acabou conhecido como Turma do Carlão. Nessa época conheci o jornalista Luiz Costa Filho, então da revista *Duas Rodas*, e nos tornamos amigos. O Luiz também fazia trilha conosco de vez em quando. Atra-

JULIO CAMARGO CARONE e sua DT 250 com Carlos Bitenca Bittencourt e sua Puch 125

1

2

3

1 A Turma do Carlão em 1979: Julio Carone, Carlão, Sinesio Fernandes, Emilio Camanzi, Bitencas. Agachados: Luiz Costa Filho, Charles Marzanasco Filho e o "Japa" da Editora Abril
2 Carlão (Montesa Cota 247) empresta sua Yamaha DT 250 para Claudio Carmona. Decio Fantozzi (Pangaré), com outra Montesa
3 Ronnie Hornet Kopenhagen tinha um talento especial para pilotar qualquer coisa de duas rodas

vés dele conheci o Josias Silveira, que na época comprou uma Harley-Davidson Motovi 250 de trilha e depois de reformá-la saiu conosco para andar no Morumbi. Por ser novato, se atrapalhou ao passar em uma poça profunda e caiu batendo o ombro num mourão de cerca, o que resultou numa luxação. Depois dessa péssima experiência, o Josias desistiu do fora de estrada.

Em 1976, assisti a um filme chamado "Duas Ovelhas Negras" em que um detetive utiliza uma Montesa de trial para perseguir bandidos e aquilo reacendeu a vontade de possuir uma trialeira (título original *Freebie and the bean* 1974). Assim, munido de cartões de visita fui para região chamada esquina do veneno em São Paulo, e visitei muitas lojas de motos procurando uma Montesa e deixando meu cartão de visitas. Depois de alguns dias recebi um telefonema do Luis Latorre, lojista da Rua General Osório, me perguntando se eu ainda tinha interesse na Montesa, pois ela estava na loja. Fui para lá e realmente logo na entrada da loja havia duas Montesa iguais. Escolhi uma delas, paguei os Cr$ 22 000 e, agora, tinha duas motos, sendo uma trail e outra trial.

Nessa época o Décio Fantozzi, recém-casado, teve sua Honda CB 500 Four roubada de sua casa. Estava sem dinheiro e ia ficar sem moto. Acontece que quando fui comprar a Montesa no Latorre, vi de onde ele tirava os dados da moto e peguei o endereço do revendedor em Santos e o passei ao Décio. O valor que constava na nota fiscal era de apenas Cr$ 8 000. O Décio foi ao revendedor em Santos e acabou comprando uma Montesa igual à minha por Cr$ 14 000, que o comerciante alegava ter sido o preço pago pelo Latorre. Assim eu e o Décio começamos a brincar de trial. Como nada conseguíamos fazer, passamos a nos chamar mutuamente de "pangarés" do trial. O apelido colou no Décio e ficou. Até hoje, entre nós, os Coachman e os Fantozzi, todos somos pangarés, e nossos filhos são os "pangarinhos".

Um dia, ao parar para atravessar a Av. Europa, fui abordado por um rapaz que estava a bordo de uma Velosolex e que me disse que tinha uma Montesa igual à minha e que precisávamos conversar. Dei-lhe meu telefone, endereço de casa e lhe disse que costumava sair todo sábado às sete da manhã com qualquer tempo para fazer trilha. No sábado, estava me preparando para sair quando o tal cara aparece em sua Montesa. Seu nome era Ronnie Kopenhagen Hornet e era entusiasta de motociclismo possuindo uma Harley 1923 militar, duas Vincent (desmontadas), uma BSA 250 e duas Ducati de rua, uma 450 e uma 900 com a mesma pintura, ambas com apenas um documento e que eram usadas normalmente. Por ter morado por anos nos Estados Unidos, o Ronnie tinha praticado off-road por lá (cross, baja e flat track) e andava muito bem de moto. Ele costumava fazer coisas com as quais nem sonhávamos. Bastava aparecer um barranco incrivelmente alto ou ingreme para o Ronnie imediatamente tentar escalá-lo ou descer por ele. O Ronnie passou a fazer parte da "Turma do Carlão" e como tinha dentes um pouco salientes e estava sempre aprontando com as motos, vivia com os dentes sujos de poeira de tanto que se divertia com seus aprontos.

**** Hoje, no local onde existiam os campos de várzea e a pista de motocross, está o Parque do Povo, ao lado da Ponte Cidade Jardim, em São Paulo.***

Acompanhe o Motostory em: www.motostory.com.br ou acesse pelo QR Code ao lado

cellularline

INTERPHONE

Siga nos na rede

www.interphonebrasil.com.br

Bluetooth

Bem vindo ao próximo nível

Interphone Cellularline seu novo companheiro de viagem.

Se você gosta de longas viagens, aventuras espetaculares, é fã de novas trilhas, caminhos e estradas, ou é um motociclista de grandes centros urbanos e adora estar sempre conectado, apresentamos a você a nova linha de intercomunicadores Cellularline Interphone.

*Pronta para atender suas necessidades em conectividade via Bluetooth, nossa nova linha de intercomunicadores **TOUR, SPORT e URBAN** te surpreenderão em todos os detalhes!*
*Alta qualidade de som, APP para smartphones Android e Apple, autonomia de bateria de até 20 horas (*TOUR), rádio FM integrado em todos os modelos, pareamento com todas as marcas, e diversas novas funções no firmware atualizável.*

Extremamente de alto desempenho, confiabilidade máxima e operação simples.
Descubra a nova linha de intercomunicadores Cellularline Interphone.

www.interphonebrasil.com.br

CRÔNICA

por **ROBERTO SEVERO**

Roberto Severo é paulistano e apaixonado por pessoas e motos não necessariamente nessa ordem

As alegrias da partida no pedal

Existem até hoje, mas tem gente que nunca ficou com canelas esfoladas e músculos doloridos

Monto na moto, abro o pedal de partida e, calmamente, vou abaixando-o com o pé direito até posicionar o pistão... Levanto o pé e o pedal sobe junto como se estivesse colado nele. Bato com força e precisão esticando a perna. Escuto um "BLO-BLOQ", às vezes seguido por um rápido "TSSS". Não foi desta vez, mas faz parte do ritual. Sem posicionar o pistão novamente, levanto o corpanzil e desço o pedal esticando novamente a perna direita com violência dando outro solavanco no motor. Bem, amigón, se a moto não pegasse nesta segunda tentativa, eu poderia entrar, tomar outro café da manhã, voltar e repetir o ritual. Essa era a minha XLX 250, se não me engano 1987, sem partida elétrica. Kick-start era como fazer a moto pegar no tranco parada, "roots", tosco!

Hoje em dia todo o parágrafo anterior se resumiria a "pressiono o botão de ignição com a mão direita". Esse é o famoso saudosismo de quem não tem tanta saudades. Só serve para contar historietas de como sofríamos no passado para nossos filhos e netos. Independentemente de todos os outros percalços envolvendo namoro e moto como o único meio de transporte, imagine o seguinte encontro romântico em uma fria noite de inverno: chego todo faceiro para o primeiro encontro na casa da moçoila, capacete amarrado com "aranha" na garupa, "xizelona" toda polida e reluzente. Desligo a moto e toco a campainha, a nova namorada sai, e elogia a "cabritona" preta, já veste o capacete enquanto eu subo na moto rezando para ela pegar de segunda (nunca de primeira, lembre-se do ritual). Na primeira batida, "BLO-BLOQ-Tsss". Ok, estava no script. Na segunda e fundamental tentativa, a sola dos meus sapatos molhadas me traem e o pé escorrega me obrigando a quase cair... Sem fazer a moto funcionar. Contrariando todos os astros e o histórico da "madame XLX", e já nervoso pela situação, tento freneticamente bater novamente o pedal de partida, que escapa e adentra na barra de minha calça, esfolando sem piedade quase toda a extensão de minha canela. Num dia molhado e frio, aquilo dói mais do que chute nas pelotas, mas não podia demonstrar fraqueza naquele momento. Tudo deveria estar sob controle, quando pela segunda vez acontece, o ferro do pedal invade a perna direita da calça, castigando ainda mais a canela. Já meio suado e perdendo a pose, solto um sonoro FDP! Pronto, as cartas estavam na mesa, o demônio havia se liberado da minha alma. Levanto da moto soltando impropérios impublicáveis, olho para a moça e ela está de olhos arregalados. "É assim, sempre?", pergunta inocentemente. "Não, só nos dias ímpares", respondo tentando fazer uma piadinha. Entramos, tomamos um café forte e ao voltar não é que a marrenta da moto pega na primeira tentativa?

Bem, o menor dos problemas dessa minha XLX 250 era o "kick-start", um dia ainda conto como regulava seus DOIS carburadores. Assim como a injeção eletrônica, a tecnologia acabou com todo esse "charme" das antigas com a partida elétrica. Keep riding!

Ilustração Andréa Guimarães, sobre foto de Mijhwai

Se você tem sugestões para esta coluna, envie para: faleconosco@motociclismoteam.com.br

A marca mais antiga do mundo, em contínua produção, chegou ao Brasil. Faça parte desses 116 anos de história!

ROYAL ENFIELD CLASSIC 500

MODELOS A PARTIR DE: **R$19.900***

(11) 5051-7700

*Preço público sugerido Royal Enfield Classic 500 regular, sem ABS, 17/17, à vista, com base no Estado de São Paulo. R$ 19.900. SAC atendimento@royalenfieldsp.com.br Avenida República do Líbano, 2070, Ibirapuera, São Paulo, SP, CEP 04502-100

ROYAL ENFIELD

www.royalenfieldsp.com.br

Fale conosco

Tem alguma dúvida, crítica ou sugestão?

Envie **e-mail** para •
faleconosco@
motociclismoteam.com.br
Carta para •
Rua Plínio de Moraes, 394
São Paulo, SP
CEP 01252-030

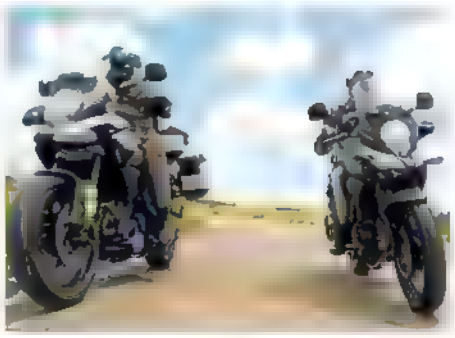
Na internet
motociclismoonline.com.br
/motociclismomagazine
/motociclismo_br
motociclismoonline
@motociclismo_br

A cada nova edição, mais fã eu fico da revista. Parabéns pelo trabalho que fazem!

TEREZA RAQUEL
via Facebook

É com ansiedade que espero cada novo número da revista chegar em casa. Leitura indispensável para quem curte motos!

ANDRE AZEVEDO
por e-mail



Suzuki V-Strom

Lendo a apresentação das duas V-Strom da edição nº 237 e levando em conta a opinião de alguns amigos que possuem tanto a versão 650 quanto a 1 000, chego à conclusão de que essas maxitrail da Suzuki estão entre os melhores custo-benefício do mercado. Pena que poucas pessoas cogitem esses modelos, focando apenas nas mais badaladas BMW e Triumph

RENE VILLANUEVA • por e-mail

Olá, René. Concordamos com você! A Suzuki V-Strom, em ambas as versões, é sem dúvida um excelente produto e tem no custo-benefício uma de suas grandes qualidades. Temos certeza que, se a marca estivesse mais em evidência (especialmente aqui no Brasil) e tivesse mais canais de relacionamento com os consumidores, a linha V-Strom seria uma opção para mais motociclistas.

O motociclista alado

Acho a seção "Cultura" um dos grandes diferenciais da MOTOCICLISMO, e na edição de setembro não foi diferente: a matéria sobre o maluco Eve Knieve está sensacional! Tive o privilégio de ver uma de suas apresentações ao vivo, em 1976, e jamais esqueci. Na época, ele movia fãs mais ou menos como os grandes nomes da MotoGP fazem hoje. Chega a ser surpreendente pensar que ele sobreviveu considerando o que fazia e com o tipo de "equipamentos de proteção" que usava em seus shows

EZEQUIEL KROGSTAD • por e-mail

Editorial

Concordo com cada linha do editorial "O futuro do motociclismo", da edição de setembro. Além dessa fascinação que as motos provocam e do "vírus" do motociclismo, perfeitamente colocados pelo Gabriel Berardi no seu texto, não podemos esquecer que as pessoas sempre terão que se locomover pelas cidades, e, nesse aspecto, as motos não têm rivais

DONIZETE ASSIS • por e-mail

Não mudaria uma linha do editorial. "O futuro do motociclismo". Perfeito! Cabe às marcas entenderem os novos anseios dos consumidores, já que, mesmo com veículos autônomos, bicicletas ou um patinete voador, nada substituirá a agilidade e velocidade de se mover com uma moto. Conheço inúmeros casos de gente que comprou uma moto racionalmente por ser um meio de transporte barato, ágil e econômico, mas pegou o tal "vírus do motociclismo" e logo já enxergava as motos como, também, fonte de prazer, procurando modelos mais caros, maiores e completos. Vida longa ao motociclismo e à MOTOCICLISMO!

ANA MARIA LUMI • por e-mail

A HP4 de carbono

Os fãs de outras marcas que me perdoem, mas quando os engenheiros da BMW recebem uma missão e um cheque em branco, o resultado invariavelmente é espetacular. O mais recente exemplo disso é a BMW HP4 Race, que vocês publicaram na edição nº 237. Se a S 1000 RR normal já é um demônio e é eita a melhor superesportiva (inúmeras vezes, por vários anos seguidos e pelos mais diversos veículos especializados), essa pioneira moto com chassi de carbono produzida em série já nasceu como um ícone do motociclismo mundial

SILVIO MONTEIRO DE ARAUJO • por e-mail

Vem aí!

Ruas das Motos

3ª Edição

Associação Ruas das Motos

18 de Novembro de 2017
das 08 às 16h - São Paulo

Contato: (11)3362-8081
Whats App: (11) 97312-3551
www.ruasdasmotos.com.br

www.ruasdasmotos.com.br

Apoio:

SAN RAPHAEL HOTEL

ibis budget

Grand Barão

Agosto positivo. O ano, nem tanto

Produção de motos cresceu em relação a julho, mas no acumulado do ano ainda estamos abaixo de 2016

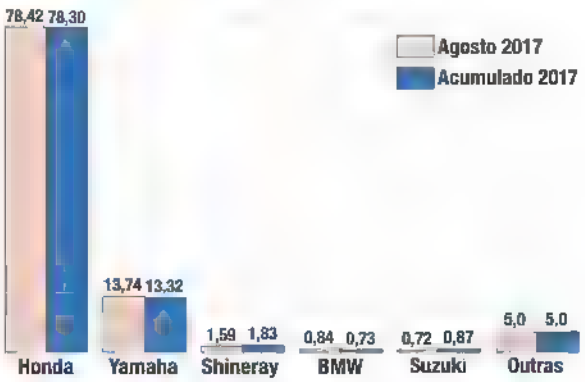
Ainda que a produção de motocicletas em agosto tenha tido alta de 12% em relação ao mês anterior, quando falamos de motos 0 km a situação de 2017 não é favorável. Comparando com os dados acumulados de janeiro a agosto de 2016, a queda de produção e emplacamentos é, respectivamente, de 9% e 18,77%. Ainda que as exportações tenham crescido 21,8% em relação ao mesmo período de 2016, as 7 239 unidades exportadas são muito pouco diante das quase 133 000 motos a mais que já haviam sido emplacadas no ano passado. *por Gabriel Berardi*

LICENCIAMENTOS **POR MOTO**

Pos.	Modelo	Agosto/17	Julho/17	Variação %	Acum. 2017	Acum. 2016
1°	Honda CG 150/160 Fan/Start	15 131	14 399	5,1	114 963	185 122
2°	Honda NXR 160 Bros	10 319	9 423	9,5	75 436	127 669
3°	Honda Pop 100 / 110i	7 586	6 798	11,6	54 924	87 550
4°	Honda CG 150/160 Titan	5 190	4 669	11,2	39 048	67 603
5°	Honda Biz 100/110i	4 715	4 440	6,2	35 414	47 011
6°	Honda Biz 125	4 688	4 535	3,4	40 231	72 385
7°	Honda PCX	2 613	2 340	11,7	17 797	22 542
8°	Honda CG 125 Fan	2 414	2 183	10,6	17 741	32 499
9°	Yamaha YBR 150 Factor	2 116	2 098	0,9	15 530	21 886
10°	Honda XRE 300	2 116	1 898	11,5	14 858	20 583
11°	Honda CB 250F Twister	2 102	1 925	9,2	15 424	24 599
12°	Yamaha XTZ 150 Crosser	1 585	1 232	28,7	9 969	9 321
13°	Honda XRE 190	1 335	1 138	17,3	10 282	9 265
14°	Yamaha YS 150 Fazer	1 072	1 049	2,2	7 494	14 739
15°	Yamaha YBR 125 Factor	961	713	34,8	6 419	13 440
16°	Yamaha Neo 125	870	759	14,6	6 294	1 195
17°	Yamaha YS 250 Fazer	867	907	-4,4	7 062	10 893
18°	Yamaha NMax	849	671	26,5	6 246	5 610
19°	Yamaha MT-03	704	606	16,2	4 572	4 518
20°	Honda CG Cargo	663	462	43,5	4 229	7 027

PARTICIPAÇÃO DE MERCADO **em %**

O destaque de agosto foi, mais uma vez, a BMW. E a participação da marca deve melhorar ainda mais a partir do mês que vêm, quando os emplacamentos da G 310 R começarem a aparecer. Com relação à Shineray, vale lembrar que praticamente 90% dos modelos emplacados pela marca são ciclomotores de 50 cm³.



CUB / CICLOMOTORES

Pos.	Modelo	Agosto/17	2017
1°	Honda Pop 100 / 110i	7 586	54 924
2°	Honda Biz 100/110i	4 715	35 414
3°	Honda Biz 125i	4 688	40 231
4°	Shineray XY 50	1 015	8 775
5°	Traxx Star 50	298	3 212
6°	Wuyang WY 48Q2	204	1 949
7°	Suzuki GS 120	142	1 058
8°	Dafra Zig 50	123	1 366
9°	Dafra Super 50	101	648
10°	Bull KRC 50	84	615

CITY

Pos.	Modelo	Agosto/17	2017
1°	Honda CG 150/160 Fan/Start	15 131	114 963
2°	Honda CG 150/160 Titan	5 190	39 048
3°	Honda CG 125 Fan	2 414	17 741
4°	Yamaha YBR 150 Factor	2 116	15 530
5°	Honda CB 250F Twister	2 102	15 424
6°	Yamaha YS 150 Fazer	1 072	7 494
7°	Yamaha YBR 125 Factor	961	6 419
8°	Yamaha YS 250 Fazer	867	7 062
9°	Yamaha MT-03	704	4 572
10°	Honda CG Cargo	663	4 229

MAXITRAIL + 600 CM³

Pos.	Modelo	Agosto/17	2017
1°	BMW R 1200 GS	220	1 777
2°	Triumph Tiger 800	142	1 206
3°	BMW F 800 GS	139	1 004
4°	Triumph Tiger Explorer	86	523
5°	Suzuki V-Strom 650	80	586
6°	Suzuki V-Strom 1000	49	408
7°	Honda Africa Twin	48	272
8°	BMW F 700 GS	42	420
9°	Yamaha XT 660R	41	689
10°	Yamaha Super Ténéré	13	129

SCOOTER

Pos.	Modelo	Agosto/17	2017
1°	Honda PCX	2 613	17 797
2°	Yamaha Neo 125	870	6 294
3°	Yamaha NMax	849	6 246
4°	Honda SH 150i	278	1 055
5°	Haojue Lindy 125	139	399
6°	Dafra Citycom 300i	126	863
7°	Kymco Downtown 300i	76	249
8°	Honda SH 300i	59	543
9°	Dafra Cityclass 200i	52	375
10°	Suzuki Burgman 125i	43	248

TRAIL ATÉ 600 CM³

Pos.	Modelo	Agosto/17	2017
1°	Honda NXR 160 Bros	10 319	75 436
2°	Honda XRE 300	2 116	14 858
3°	Yamaha XTZ 150 Crosser	1 585	9 969
4°	Honda XRE 190	1 335	10 282
5°	Yamaha XTZ 250 Ténéré	551	4 643
6°	Yamaha XTZ 250 Lander	408	3 319
7°	Honda NXR 150 Bros	61	589
8°	Shineray Explorer 150	57	417
9°	Honda NXR 125 Bros	33	380
10°	Yamaha XTZ 125 / X	15	154

POLIVALENTES/CROSSOVER

Pos.	Modelo	Agosto/17	2017
1°	Honda NC 750X	67	732
2°	Honda CB 500X	45	789
3°	Yamaha MT-09 Tracer	32	187
4°	BMW S 1000 XR	22	268
5°	Kawasaki Versys 650	20	213
6°	Ducati Multistrada 1200	13	88
7°	Kawasaki Versys 1000	10	89
8°	Ducati Hypermotard	9	71
9°	Triumph Tiger Sport	9	60
10°	Honda NC 700X	1	4

LICENCIAMENTOS **POR MARCA**

Pos.	Marca	Agosto 2017	Acumulado 2017	Fecham. 2016
1º	Honda	55 882	449 407	724 593
2º	Yamaha	10 489	76 431	107 925
3º	Shineray	1 211	10 523	54 421
4º	BMW	638	4 178	6 482
5º	Suzuki	546	5 010	11 890
6º	Dafra	507	4 710	11 605
7º	Harley-Davidson	439	3 505	4 734
8º	Haojue	416	1 137	-
9º	Traxx	353	3 849	22 627
10º	Kawasaki	345	3 087	5 907
11º	Triumph	334	2 628	3 898
12º	Wuyang	223	2 132	17 497
13º	Bull	97	749	3 750
14º	Ducati	89	765	1 198
15º	Kymco	79	275	-
16º	KTM	66	530	958
17º	Bravax	54	486	3 644
18º	Kasinski	50	445	2 820
19º	Sousa	48	260	376
20º	Royal Enfield	43	168	2
	TOTAL GERAL	**76 357**	**573 978**	**997 979**

NOVATA A Haojue acabou de chegar, e com bons resultados já começa a se aproximar das marcas top 5

PARTICIPAÇÃO POR REGIÃO **em %**

DESTAQUES EM AGOSTO

Dafra Citycom 300i Novos rivais chegaram, mas ele continua sendo o scooter de 300 cm³ mais vendido

BMW R 1200 GS Ela é a moto acima de 500 cm³ mais vendida do Brasil, em todas as categorias

Honda CBR 650F A tetracilíndrica segue líder entre as esportivas. Vende mais até que a CBR 500R

Suzuki GSX-S 1000A Ela continua como a preferida do brasileiro entre as naked acima de 800 cm³

RANKING DAS **CIDADES**

Pos.	Cidade	Agosto	Julho	Variação %
1º	São Paulo, SP	3 205	2 651	20,9
2º	Rio de Janeiro, RJ	1 556	1 387	12,2
3º	Fortaleza, CE	1 269	1 218	4,2
4º	Belo Horizonte, MG	1 063	1 101	-3,5
5º	Brasília, DF	1 012	855	18,4
6º	Manaus, AM	997	770	29,5
7º	Teresina, PI	788	696	13,2
8º	Recife, PE	752	655	14,8
9º	Belém, PA	744	728	2,2
10º	Curitiba, PR	640	510	25,5
11º	São Luis, MA	605	556	8,8
12º	Goiânia, GO	567	578	-1,9
13º	Feira de Santana, BA	563	600	-6,2
14º	Salvador, BA	546	456	19,7
15º	João Pessoa, PB	531	545	-2,6
16º	Campo Grande, MS	526	521	1,0
17º	Cuiabá, MT	490	478	2,5
18º	Rio Branco, AC	408	418	-2,4
19º	Campinas, SP	403	308	30,8
20º	Maceió, AL	389	329	18,2
21º	Ribeirão Preto, SP	341	304	12,2
22º	Natal, RN	337	419	-19,6
23º	Aracaju, SE	318	269	18,2
24º	Caruaru, PE	310	263	17,9
25º	Porto Velho, RO	296	289	2,4
26º	Sorocaba, SP	290	230	26,1
27º	Castanhal, PA	287	180	59,4
28º	Porto Alegre, RS	285	258	10,5
29º	Marabá, PA	284	298	-4,7
30º	Ananindeua, PA	281	218	28,9
31º	Sobral, CE	262	269	-2,6
32º	São José do Rio Preto, SP	261	212	23,1

FONTE FENABRAVE SETEMBRO/2017 FOTOS DIVULGAÇÃO

CUSTOM

Pos.	Modelo	Agosto/17	2017
1º	H-D Softail Fat Boy	106	577
2º	H-D Softail Deluxe	48	156
3º	Kawasaki Vulcan 650 S	39	347
4º	H-D Sportster Iron 883	38	464
5º	H-D Softail Breakout	25	410
6º	Indian Scout	14	135
7º	Suzuki Boulevard M1800	13	114
8º	Ducati XDiavel	11	124
9º	Triumph Bonneville Bobber	11	53
10º	H-D Sportster Forty-Eight	10	109

CLÁSSICAS / RETRÔ

Pos.	Modelo	Agosto/17	2017
1º	H-D Sportster Roadster	61	387
2º	Royal Enfield Classic 500	37	137
3º	Ducati Scrambler	27	120
4º	Triumph Bonneville T120	25	196
5º	Triumph Street Twin	17	173
6º	Triumph Street Scrambler	15	34
7º	Royal Enfield Bullet 500	5	16
8º	Triumph Street Cup	3	29
9º	Triumph Thruxton R	1	36
10º	Royal Enfield Continental GT	1	15

NAKED/ROADSTER ATÉ 800 CM³

Pos.	Modelo	Agosto/17	2017
1º	Honda CB 500F	230	1 309
2º	Yamaha MT-07	135	1 002
3º	Yamaha XJ6 N	52	525
4º	Kawasaki Z650	27	48
5º	Suzuki SV 650A	21	55
6º	Triumph Street Triple	18	225
7º	BMW F 800 R	18	74
8º	Honda CB 650F	14	470
9º	Kawasaki Z800	11	365
10º	Suzuki Gladius	4	48

TOURING

Pos.	Modelo	Agosto/17	2017
1º	H-D Ultra Limited CVO	51	472
2º	H-D Softail Heritage	29	218
3º	H-D Road King Classic	25	148
4º	H-D Street Glide/CVO	24	208
5º	BRP Can-Am Spyder	18	56
6º	Indian Roadmaster	6	34
7º	Indian Chieftain	3	20
8º	Indian Springfield	3	15
9º	Indian Chief Vintage	2	19
10º	Honda Gold Wing	2	3

ESPORTIVA

Pos.	Modelo	Agosto/17	2017
1º	BMW S 1000 RR	83	412
2º	Honda CBR 650F	42	506
3º	Kawasaki ZX-10R	29	180
4º	Honda CBR 500R	28	427
5º	Kawasaki Ninja 650	20	107
6º	Suzuki GSX-S 1000FA	19	125
7º	Suzuki Hayabusa	16	144
8º	Kawasaki Ninja 1000	9	18
9º	Ducati 1299 Panigale	4	47
10º	Ducati 959 Panigale	3	69

NAKED/ROADSTER + 800 CM³

Pos.	Modelo	Agosto/17	2017
1º	Suzuki GSX-S1000A	67	486
2º	Kawasaki Z1000	25	131
3º	Yamaha MT-09	22	298
4º	BMW S 1000 R	22	108
5º	Ducati Diavel	8	70
6º	Ducati Monster 821	6	63
7º	Triumph Speed Triple	6	50
8º	Ducati Monster 1200	2	6
9º	-		-
10º	-		-

COMO FOI AGOSTO NOS ULTIMOS 12 ANOS

Para entender a gravidade da situação no mercado de motos 0 km, separamos os emplacamentos acumulados de janeiro a agosto nos últimos 12 anos. As duas líderes, Honda e Yamaha, viram suas vendas caírem, respectivamente, 54,7% e 52,6% em relação aos seus melhores anos (2011 e 2008). A Suzuki despencou 95,2% comparando 2008 com 2017 e, a Dafra, 89,8% em relação a 2009

2016 | 706 588 UNIDADES

Pos.	Marca / unidades emplacadas até agosto	Particip.
1°	**Honda** - 497 858 unidades	70,5%
2°	**Yamaha** - 74 191 unidades	10,5%
3°	**Shineray** - 46 560 unidades	6,6%
4°	**Traxx** - 19 133 unidades	2,7%
5°	**Wuyang** - 15 628 unidades	2,2%
6°	**Dafra** - 8 866 unidades	1,3%
7°	**Suzuki** - 8 320 unidades	1,2%
8°	**BMW** - 4 620 unidades	0,7%
9°	**Kawasaki** - 4 306 unidades	0,6%
10°	**Bull** - 3 269 unidades	0,5%

2015 | 849 449 UNIDADES

Pos.	Marca / unidades emplacadas até agosto	Particip.
1°	**Honda** - 689 075 unidades	81,1%
2°	**Yamaha** - 98 204 unidades	11,6%
3°	**Suzuki** - 13 026 unidades	1,5%
4°	**Dafra** - 10 357 unidades	1,2%
5°	**Shineray** - 7 201 unidades	0,9%
6°	**Traxx** - 5 462 unidades	0,6%
7°	**BMW** - 5 068 unidades	0,6%
8°	**Harley-Davidson** - 4 378 unidades	0,5%
9°	**Kawasaki** - 4 041 unidades	0,5%
10°	**Triumph** - 2 684 unidades	0,3%

2014 | 950 054 UNIDADES

Pos.	Marca / unidades emplacadas até agosto	Particip.
1°	**Honda** - 763 906 unidades	80,5%
2°	**Yamaha** - 118 989 unidades	12,5%
3°	**Dafra** - 13 854 unidades	1,5%
4°	**Suzuki** - 10 086 unidades	1,1%
5°	**Shineray** - 7 284 unidades	0,8%
6°	**BMW** - 5 327 unidades	0,6%
7°	**Harley-Davidson** - 4 964 unidades	0,5%
8°	**Kawasaki** - 4 586 unidades	0,5%
9°	**Traxx** - 4 417 unidades	0,5%
10°	**Triumph** - 3 040 unidades	0,3%

2013 | 1 011 567 UNIDADES

Pos.	Marca / unidades emplacadas até agosto	Particip.
1°	**Honda** - 817 510 unidades	80,9%
2°	**Yamaha** - 106 529 unidades	10,5%
3°	**Suzuki** - 19 312 unidades	1,9%
4°	**Dafra** - 17 591 unidades	1,7%
5°	**Shineray** - 7 569 unidades	0,8%
6°	**Kawasaki** - 6 517 unidades	0,6%
7°	**Kasinski** - 6 473 unidades	0,6%
8°	**Harley-Davidson** - 5 215 unidades	0,5%
9°	**BMW** - 4 994 unidades	0,5%
10°	**Traxx** - 4 627 unidades	0,5%

2012 | 1 127 718 UNIDADES

Pos.	Marca / unidades emplacadas até agosto	Particip.
1°	**Honda** - 895 881 unidades	79,5%
2°	**Yamaha** - 120 279 unidades	10,7%
3°	**Suzuki** - 24 063 unidades	2,1%
4°	**Dafra** - 23 512 unidades	2,1%
5°	**Kasinski** - 16 729 unidades	1,5%
6°	**Shineray** - 10 543 unidades	0,9%
7°	**Kawasaki** - 6 285 unidades	0,6%
8°	**BMW** - 4 703 unidades	0,4%
9°	**Traxx** - 4 544 unidades	0,4%
10°	**Harley-Davidson** - 4 438 unidades	0,4%

2011 | 1 259 734 UNIDADES

Pos.	Marca / unidades emplacadas até agosto	Particip.
1°	**Honda** - 992 162 unidades	78,8%
2°	**Yamaha** - 148 196 unidades	11,8%
3°	**Dafra** - 31 686 unidades	2,5%
4°	**Suzuki** - 27 766 unidades	2,2%
5°	**Kasinski** - 19 524 unidades	1,6%
6°	**Kawasaki** - 6 887 unidades	0,6%
7°	**Shineray** - 6 746 unidades	0,5%
8°	**Traxx** - 5 920 unidades	0,5%
9°	**Sundown** - 3 157 unidades	0,3%
10°	**Iros** - 3 053 unidades	0,2%

2010 | 1 137 540 UNIDADES

Pos.	Marca / unidades emplacadas até agosto	Particip.
1°	**Honda** - 881 670 unidades	77,5%
2°	**Yamaha** - 132 782 unidades	11,7%
3°	**Suzuki** - 39 038 unidades	3,4%
4°	**Dafra** - 32 663 unidades	2,9%
5°	**Sundown** - 12 557 unidades	1,1%
6°	**Kasinski** - 7 377 unidades	0,7%
7°	**Traxx** - 6 614 unidades	0,6%
8°	**Kawasaki** - 5 748 unidades	0,5%
9°	**Shineray** - 3 719 unidades	0,3%
10°	**Harley-Davidson** - 2 405 unidades	0,2%

2009 | 1 046 004 UNIDADES

Pos.	Marca / unidades emplacadas até agosto	Particip.
1°	**Honda** - 750 439 unidades	71,8%
2°	**Yamaha** - 129 647 unidades	12,4%
3°	**Suzuki** - 57 644 unidades	5,5%
4°	**Dafra** - 46 117 unidades	4,4%
5°	**Sundown** - 29 051 unidades	2,8%
6°	**Traxx** - 9 217 unidades	0,9%
7°	**Kasinski** - 5 328 unidades	0,5%
8°	**Shineray** - 2 869 unidades	0,3%
9°	**Harley-Davidson** - 2 221 unidades	0,2%
10°	**Dayun** - 1 897 unidades	0,2%

2008 | 1 323 363 UNIDADES

Pos.	Marca / unidades emplacadas até agosto	Particip.
1°	**Honda** - 924 085 unidades	69,8%
2°	**Yamaha** - 161 064 unidades	12,2%
3°	**Suzuki** - 103 954 unidades	7,9%
4°	**Sundown** - 58 159 unidades	4,4%
5°	**Dafra** - 34 208 unidades	2,6%
6°	**Traxx** - 9 826 unidades	0,7%
7°	**Kasinski** - 8 024 unidades	0,6%
8°	**FYM** - 3 651 unidades	0,3%
9°	**Shineray** - 3 419 unidades	0,3%
10°	**Harley-Davidson** - 3 415 unidades	0,3%

2007 | 1 068 407 UNIDADES

Pos.	Marca / unidades emplacadas até agosto	Particip.
1°	**Honda** - 788 976 unidades	73,9%
2°	**Yamaha** - 140 102 unidades	13,11%
3°	**Suzuki** - 69 505 unidades	6,5%
4°	**Sundown** - 50 385 unidades	4,7%
5°	**Traxx** - 5 228 unidades	0,5%
6°	**Kasinski** - 4 740 unidades	0,4%
7°	**Harley-Davidson** - 1 956 unidades	0,2%
8°	**Garini** - 1 882 unidades	0,2%
9°	**Shineray** - 1 206 unidades	0,1%
10°	**MVK** - 856 unidades	0,1%

2006 | 820 730 UNIDADES

Pos.	Marca / unidades emplacadas até agosto	Particip.
1°	**Honda** - 635 972 unidades	77,5%
2°	**Yamaha** - 110 430 unidades	13,5%
3°	**Suzuki** - 33 967 unidades	4,1%
4°	**Sundown** - 31 941 unidades	3,9%
5°	**Traxx** - 2 685 unidades	0,3%
6°	**Kasinski** - 2 009 unidades	0,2%
7°	**Harley-Davidson** - 1 838 unidades	0,2%
8°	**MVK** - 383 unidades	0,1%
9°	**BMW** - 347 unidades	0,1%
10°	**Triumph** - 283 unidades	0,1%

2005 | 654 055 UNIDADES

Pos.	Marca / unidades emplacadas até agosto	Particip.
1°	**Honda** - 529 666 unidades	81,0%
2°	**Yamaha** - 90 057 unidades	13,8%
3°	**Suzuki** - 15 580 unidades	2,4%
4°	**Sundown** - 14 913 unidades	2,3%
5°	**Kasinski** - 1 076 unidades	0,2%
6°	**Traxx** - 937 unidades	0,2%
7°	**Harley-Davidson** - 720 unidades	0,1%
8°	**BMW** - 314 unidades	0,1%
9°	**Triumph** - 143 unidades	0,1%
10°	**MVK** - 96 unidades	0,1%

ESPAÇO motociclismo

www.motociclismoonline.com.br

• Exposição de motos

EDIÇÃO 238

AUTO SHOW COLLECTION

Toda terça-feira, a partir das 18h00 - Sambódromo do Anhembi

APRESENTE ESTE ANÚNCIO NA PORTARIA DO EVENTO E GARANTA A

ENTRADA VIP

É obrigatório a apresentação deste cupom na entrada do evento.
Válido somente para entrada de motos e até o dia **31/10/17**

PROIBIDA A VENDA E REPRODUÇÃO

por **RAUL FERNANDES JR.**

O maior do mundo quer ser elétrico!

A Índia, o maior mercado mundial de motos, também quer se tornar o mais expressivo mercado de motos elétricas. Os planos são ambiciosos e a indústria já está investindo muito!

A indústria de veículos de duas rodas já está se preparando para superar as fabricantes de quatro rodas na produção e vendas de produtos elétricos. Em uma movimentação ambiciosa da Índia, para ter a mobilidade totalmente elétrica, todos os principais fabricantes de scooter e motocicletas alinharam seus produtos para a energia limpa, com lançamentos previstos a partir do próximo ano.

A Hero, a Honda Índia, a TVS Motor, a Mahindra Two Wheelers, a Yamaha e a Bajaj já têm lançamentos de motos elétricas programados a partir de 2018. Além disso, o governo indiano tem um objetivo de fazer a transição do país inteiramente para produtos elétricos até o ano de 2030.

"Com a redução do custo das baterias de íon-lítio, o desempenho dos produtos melhorou e mais e mais fabricantes começaram a trabalhar no segmento, o que dará mais opções ao consumidor. Levará algum tempo para que os carros elétricos sejam vendidos em massa. Mas as vendas de motos elétricas podem decolar rapidamente", disse Sohinder Gill, diretor da Associação de Fabricantes de Veículos Elétricos da Índia. Cerca de 450 000 scooter/motos elétricos já foram vendidos na Índia nos últimos oito anos. Ou seja, o potencial dos veículos elétricos neste segmento é enorme, especialmente, para um país que já vende mais de (impressionantes!) 17 milhões de motocicletas anualmente.

A Hero MotoCorp, o maior fabricante de motocicletas do mundo por volume de vendas, está trabalhando no desenvolvimento de produtos elétricos de duas rodas e também buscando soluções de mobilidade para o futuro. E, com base nisso, começou a se envolver com players externos, incluindo startups. Assim, logo estará vendendo milhares de scooter elétricos na Índia.

A Bajaj também anunciou planos para lançar uma nova marca, a Urbanite, para veículos elétricos que serão produzidos até 2020. Além disso, a Bajaj afirma estar desenvolvendo uma motocicleta premium, equivalente ao Tesla em carros. Será uma nova Triumph ou KTM elétrica?

Já a TVS, empresa que hoje produz a BMW G 310 R na Índia, afirmou que há algum tempo está investindo em tecnologia elétrica. Dentro de um ano, apresentará uma moto e poderá ser tanto híbrida quanto elétrica, visto que os desafios nas estações de carregamento de baterias ainda persistem na Índia. Não será um projeto-piloto, mas uma séria solução de mercado, segundo o sr. K. N. Radhakrishnan, CEO da TVS.

Contudo, para Radhakrishnan e outros grandes executivos da indústria motociclística, a falta de instalações públicas para carregar baterias de veículos é uma grande preocupação. O governo indiano, no entanto, prometeu construir uma infraestrutura para resolver essas preocupações. Uma das soluções previstas seria aumentar o número de pontos de recarga para scooter elétricos em áreas urbanas, por meio de energia solar. Há também a necessidade de incentivar a energia solar nos telhados residenciais. Para gerar 1 kW de energia solar, é necessário cerca de 10 m² de espaço no topo do telhado.

Assim sendo, vamos aguardar que os mercados gigantes iniciem essa mudança de conceito e estendam esse know-how pelo mundo afora, especialmente com redução de custos estruturais e de produção.

Foto BMW

ELÉTRICAS JÁ EXISTEM, como o scooter BMW C Evolution. A ideia, agora, é popularizá-las

Se você tem sugestões para esta coluna, envie para: faleconosco@motociclismoteam.com.br

A EDIÇÃO INCOMPARÁVEL

TRAZ ICONES DO MOTOCICLISMO EM DIFERENTES APRESENTAÇÕES, PALESTRAS E SHOWS.

14 a 19 NOVEMBRO

NOVO LOCAL • SÃO PAULO EXPO

CONFIRA QUEM ESTÁ CONFIRMADO:

Leandro Mello
Piloto Test Programa Auto Esporte - Proprietário Motors Company

Guga Dias
Jornalista, Diário de Motocicleta

Marcia Reis
Piloto feminina na categoria Honda CBR500R

Fred Kyrillos
Piloto bicampeão nacional de FMX

Estúdio Tattoo You

ACELERE! INGRESSOS **LIMITADOS!**
www.salaoduasrodas.com.br

NOSSO CORAÇÃO NÃO BATE, **ELE RONCA.**

/SalaoDuasRodas @salao2rodas @salao2rodas

Apoio institucional: obraciclo

Organização e promoção: Reed Exhibitions Alcantara Machado

MARCA / MODELO	PREÇO sugerido (R$)	ESPECIFICAÇÕES			
		CATEGORIA	CILINDROS	CILINDRADA	POTÊNCIA
BMW					
G 310 R	21 900	CITY	1	313	34
G 650 GS	35 900	MAXITR.	1	652	48
F 800 GS	45 900	MAXITR.	2	798	85
F 800 GS ADVENTURE	50 900	MAXITR.	2	798	85
F 700 GS SPORT	38 900	MAXITR.	2	798	75
F 700 GS PREMIUM	43 900	MAXITR.	2	798	75
S 1000 XR	72 900	CROSSOV.	4	999	160
R 1200 GS SPORT+	64 900	MAXITR.	2	1 170	125
R 1200 GS PREMIUM+	74 900	MAXITR.	2	1 170	125
R 1200 GS P+ RALLYE	75 900	MAXITR.	2	1 170	125
R 1200 GS ADV. P+	85 900	MAXITR.	2	1 170	125
K 1600 GTL	131 200	TOURING	6	1 649	160
K 1600 GTL EXCLUSIVE	154 400	TOURING	6	1 649	160
F 800 R PREMIUM	43 900	NAKED	2	798	90
S 1000 R PREMIUM	62 900	NAKED	4	999	165
S 1000 RR	75 900	ESPORT	4	999	199
S 1000 RR TRICOLOR	78 400	ESPORT	4	999	199
DAFRA					
CITYCLASS 200I	10 990	SCOOTER	1	199	14
CITYCOM 300I	17 890	SCOOTER	1	263.7	23
CITYCOM 300I S	18 990	SCOOTER	1	278	28
MAXSYM 400I	25 290	SCOOTER	1	399	33
FIDDLE III	11 390	SCOOTER	1	2[illegible]	10.3
NEXT 250	14 990	CITY	1	249	25
RIVA 150	7 790	CITY	1	149	12
RIVA CARGO	7 890	CITY	1	149	12
HORIZON 150	8 590	CITY	1	49	13
HORIZON 250	17 490	CITY	1	250	23
SUPER 50	4 890	CICLOM.	1	46	3
ZIG 50	5 090	CICLOM.	1	50	3
DUCATI					
DIAVEL DARK	70 950	NAKED	2	1 198	62
XDIAVEL	74 900	CUSTOM	2	1 262	156
XDIAVEL S	89 900	CUSTOM	2	1 262	156
HYPERMOTARD	47 900	CROSSOV.	2	821	110
HYPERSTRADA	53 200	CROSSOV.	2	821	10
MONSTER 821 RED	46 900	NAKED	2	821	112
MONSTER 1200 S	59 900	NAKED	2	1 198	50
MULTISTRADA 1200	73 900	CROSSOV.	2	1 198	150
MULTISTRADA 1200 S	82 900	CROSSOV.	2	1 198	150
MULTISTRADA SPORT	73 900	CROSSOV.	2	1 198	150
MULTISTRADA ENDURO	89 900	CROSSOV.	2	1 198	150
PANIGALE 959	53 900	ESPORT	2	955	157
PANIGALE 1299	81 800	ESPORT	2	1 285	205
PANIGALE 1299 S	94 900	ESPORT	2	1 285	205
SCRAMBLER ICON	38 900	NAKED	2	803	75
SCR. U. ENDURO	41 900	NAKED	2	803	75
SCRAMBLER CLASSIC	41 900	NAKED	2	803	75
SCRAM. FULL THROTTLE	41 900	NAKED	2	803	75
HARLEY-DAVIDSON					
IRON 883	40 500	CUSTOM	2	883	N/D
1200 CUSTOM	48 400	CUSTOM	2	1 200	N/D
FORTY-EIGHT	47 600	CUSTOM	2	1 202	N/D
ROADSTER	48 600	CUSTOM	2	1 202	N/D
STREET BOB	52 300	CUSTOM	2	1 585	N/D
LOW RIDER	54 900	CUSTOM	2	1 585	N/D
FAT BOB	56 400	CUSTOM	2	1 585	N/D
FAT BOY	66 400	CUSTOM	2	1 690	N/D
FAT BOY SPECIAL	66 400	CUSTOM	2	1 690	N/D
SOFTAIL DELUXE	65 900	CUSTOM	2	1 690	N/D
BREAKOUT	57 900	CUSTOM	2	690	N/D
HERITAGE CLASSIC	71 400	TOURING	2	1 690	N/D
ROAD KING CLASSIC	76 400	TOURING	2	1 750	N/D
STREET GLIDE SPECIAL	87 400	TOURING	2	1 750	N/D
ULTRA LIMITED	95 900	TOURING	2	1 [illegible]	N/D
CVO STREET GLIDE	142 400	TOURING	2	1 870	N/D
CVO LIMITED	158 800	TOURING	2	1 870	N/D
HONDA					
POP 110I	5 570	CUB	1	109	8
BIZ 110I	7 390	CUB		109	8.3
BIZ 125	9 120	CUB	1	125	8,1
PCX 150	10 500	SCOOTER	1	149	13.1
SH 150I	12 450	SCOOTER		149	14.7
SH 300I	20 990	SCOOTER		279	24.9
CG 125I FAN	7 090	CITY	1	125	11,8
CG 125I CARGO	7 190	CITY	1	149	11,8
CG 160 CARGO	8 560	CITY	1	163	14,9
CG 160 START	7 990	CITY		163	14,9
CG 160 FAN ESDI	8 890	CITY	1	163	14,9
CG 160 TITAN	10 190	CITY		163	14,9
CB TWISTER	14 100	CITY	1	250	22,4
CB TWISTER ABS	15 640	CITY	1	250	22,4
NXR 160 BROS	10 190	TRAIL	1	163	14,6
NXR 160 BROS ESDD	11 760	TRAIL	1	163	14,6
XRE 190	13 300	TRAIL	1	184	13,6
XRE 300	16 190	TRAIL	1	292	26,1
XRE 300 C-ABS	17 990	TRAIL	1	292	26,1
CRF AFRICA TWIN	54 900	MAXITR.	2	999	90,2
CRF AFRICA TWIN TE	64 400	MAXITR.	2	999	90,2
CB 500X ABS	25 900	CROSSOV.	2	471	50,4
NC 750X	32 500	CROSSOV.	2	745	54,8
CB 500F ABS	29 900	NAKED	2	471	50,4
CB 650F	33 900	NAKED	4	649	87
CBR 500R ABS	29 900	ESPORT	2	471	50,4
CBR 650F	35 500	ESPORT	4	649	87
CBR 1000RR	66 500	ESPORT	4	1 000	181
CBR 1000RR REPSOL	69 900	ESPORT	4	1 000	181
GL 1800 GOLD WING	119 900	TOURING	6	1 832	118

MARCA / MODELO	PREÇO sugerido (R$)	ESPECIFICAÇÕES			
		CATEGORIA	CILINDROS	CILINDRADA	POTÊNCIA
INDIAN					
SCOUT	49 990	CUSTOM	2	1 133	N/D
CHIEF CLASSIC	67 990	CUSTOM	2	1 811	N/D
CHIEF VINTAGE	79 990	TOURING	2	1 81[illegible]	N/D
CHIEFTAIN	92 990	TOURING	2	1 811	N/D
SPRINGFIELD	91 990	TOURING	2	1 81[illegible]	N/D
ROADMASTER	104 990	TOURING	2	1 81[illegible]	N/D
JTZ KYMCO / HAOJUE					
DOWNTOWN 300I	19 990	SCOOTER	1	299	30
PEOPLE 300I	16 990	SCOOTER	1	299	28
CHOPPER ROAD 150	5 290	CITY	1	149	1[illegible]3
NEX 110	5 590	CUB	1	107	8,8
LINDY 125	5 990	SCOOTER	1	125	8.4
KAWASAKI					
Z 300	18 890	CITY	2	296	39
Z 300 ABS	20 890	CITY	2	296	39
NINJA 300	19 990	CITY	2	296	39
NINJA 300 ABS	22 990	CITY	2	296	39
NINJA 650 ABS 2017	31 990	ESPORT	2	649	68
NINJA 650 ABS 2018	33 990	ESPORT	2	649	68
NINJA 1000 2018	56 990	ESPORT	4	1 043	142
NINJA 1000 TOURER	59 990	ESPORT	4	1 043	142
NINJA ZX-10R	70 990	ESPORT	4	998	200
NINJA ZX-10R ABS	72 990	ESPORT	4	998	200
VERSYS 650	30 990	CROSSOV.	2	649	64
VERSYS 650 ABS	33 990	CROSSOV.	2	649	64
VERSYS 650 TOURER	36 990	CROSSOV.	2	649	64
VERSYS 1000	53 990	CROSSOV.	4	1 043	120
VERSYS 1000 TOURER	60 990	CROSSOV.	4	1 043	120
VULCAN S	31 990	CUSTOM	2	649	61
VULCAN S ABS	33 990	CUSTOM	2	649	61
ER-6N ABS	30 990	NAKED	2	649	72.1
Z 650	32 990	NAKED	2	649	68
Z 800	37 990	NAKED	4	806	113
Z 800 ABS	40 990	NAKED	4	806	113
Z 1000 ABS	55 990	NAKED	4	1 043	142

KTM

MARCA / MODELO	PREÇO sugerido (R$)	ESPECIFICAÇÕES			
		CATEGORIA	CILINDROS	CILINDRADA	POTÊNCIA
DUKE 200	15 990	CITY	1	200	26
DUKE 390	21 990	CITY	1	373	44
1290 S. ADVENTURE S	91 740	MAXITR.	2	1 301	160
1290 S. ADVENTURE R	93 913	MAXITR.	2	301	160
1290 SUPERDUKE R	90 218	NAKED	2	301	180
1290 SUPERDUKE GT	96 740	NAKED	2	1 301	172

PIAGGIO

LIBERTY S 150	18 500	SCOOTER	1	155	13
MEDLEY 150	26 900	SCOOTER	1	155	15
BEVERLY 300	36 900	SCOOTER	1	278	21
MP3 YOURBAN LT	49 000	SCOOTER	1	278	23

ROYAL ENFIELD

BULLET EFI	18 900	NAKED	1	499	27,6
CLASSIC REGULAR	19 900	NAKED	1	499	27,6
CLASSIC REG. ABS	20 900	NAKED	1	499	27,6
CLASSIC (CORES)	21 000	NAKED	1	499	27,6
CLASSIC (CORES) ABS	22 000	NAKED	1	499	27,6
CLASSIC CHROME	21 900	NAKED	1	499	27,6
CLASSIC CHROME ABS	22 900	NAKED	1	499	27,6
CONTINENTAL GT	23 000	NAKED	1	535	29,5
CONTINENTAL GT ABS	24 500	NAKED	1	535	29,5

SHINERAY

CROSS 50	4 690	CICLOM.	1	48	2,7
PHOENIX S 50	4 390	CICLOM.	1	48	2,7
PHOENIX 50+	4 490	CICLOM.	1	48	2,7
JET 50 / 50+	5 190	CICLOM.	1	48	2,7
RETRÔ 50	5 300	CICLOM.	1	49	3
RETRÔ EX 50	5 390	CICLOM.	1	49	3
BIKE 50	5 300	CICLOM.	1	49	3
MIND 50	6 390	CICLOM.	1	48	2,7
SUPER SMART 50	3 890	CICLOM.	1	48	2,7

MARCA / MODELO	PREÇO sugerido (R$)	ESPECIFICAÇÕES			
		CATEGORIA	CILINDROS	CILINDRADA	POTÊNCIA
BOLT 250	11 990	CITY	1	233	12,4
FIRE 150	6 290	CITY	1	150	11,3
JET 125	5 490	CUB	1	120	7,2
DISCOVER 250	9 790	TRAIL	1	250	12
EXPLORER 150	6 290	TRAIL	1	149	11,3

SUZUKI

HAYABUSA ABS	63 475	ESPORT	4	1 340	197
GSX-R 1000 ABS	60 900	ESPORT	4	999	185
GSX-R 750	52 900	ESPORT	4	750	150
GSX-S1000F	49 676	ESPORT	4	999	45
GSX-S1000A	49 676	NAKED	4	999	45
GLADIUS	26 900	NAKED	2	645	72
SV 650/A	32 473	NAKED	2	645	76
BOULEV. M1800R	55 087	CUSTOM	2	1 783	25
INTRUDER 125 ED	6 990	CITY	1	125	11
GSR 125S	7 490	CITY	1	125	10,8
GSR 150I	7 990	CITY	1	50	12
INAZUMA	17 900	CITY	2	248	24,5
GS 120	5 136	CUB	1	13	8,4
BURGMAN 125	8 490	SCOOTER	1	24	9
BURGMAN 650	49 675	SCOOTER	2	638	54,3
V-STROM 650 ABS	37 212	MAXITR.	2	645	69
V-STROM 650 XT ABS	38 291	MAXITR.	2	645	69
V-STROM 1000 ABS	48 594	MAXITR.	2	1 037	0

TRAXX

SKY 50	5 099	CICLOM.	1	50	2,7
SKY 50 PLUS	5 399	CICLOM.	1	50	2,7
SKY 125	6 499	CUB	1	124	8,8
YSS 150	6 499	CITY	1	49	12,2
YSS 250	10 690	CITY	1	223	16
FLY 150	7 799	TRAIL	1	49	12,2
FLY 250	10 490	TRAIL	1	223	16

TRIUMPH

BONNEVILLE T120	46 990	NAKED	2	1 200	80
BONNE T120 BLACK	46 990	NAKED	2	1 200	80
BONNEVILLE BOBBER	49 990	CUSTOM	2	1 200	77
STREET SCRAMBLER	41 990	NAKED	2	900	55
STREET TWIN	38 990	NAKED	2	900	55
STREET CUP	40 990	NAKED	2	900	55
THRUXTON R	57 990	NAKED	2	1 200	97
STREET TRIPLE 675	29 990	NAKED	3	675	85
STREET TRIPLE 675R	36 750	NAKED	3	675	85
STREET TRIPLE 765 S	38 990	NAKED	3	765	113
STR TRIP 765 RS	48 990	NAKED	3	765	123
SPEED TRIPLE R	60 990	NAKED	3	1 050	138
TIGER 800 XR	39 990	MAXITR.	3	800	95
TIGER 800 XRX	44 990	MAXITR.	3	800	95
TIGER 800 XRX LOW	44 990	MAXITR.	3	800	95
TIGER 800 XCX	47 990	MAXITR.	3	800	95
TIGER 800 XCA	52 990	MAXITR.	3	800	95
TIGER EXPL. XR	54 900	MAXITR.	3	1 215	139
TIGER EXPLORER XCX	65 990	MAXITR.	3	1 215	139

MARCA / MODELO	PREÇO sugerido (R$)	ESPECIFICAÇÕES			
		CATEGORIA	CILINDROS	CILINDRADA	POTÊNCIA
TIGER EXPLORER XCA	78 500	MAXITR.	3	1 215	139
TIGER SPORT	54 900	CROSSOV.	3	1 050	127
ROCKET III ROADSTER	74 500	NAKED	3	2 294	148

VESPA

PRIMAVERA 125I ABS	23 900	SCOOTER	1	124	10,7
PRIMAVERA 150I ABS	27 900	SCOOTER	1	155	2,9
GTS 300 ABS	38 900	SCOOTER	1	278	21,5
GTS 300 SUPER ABS	41 900	SCOOTER	1	278	21,5
GTS 300 SUPER SPORT	43 800	SCOOTER	1	278	21,5
GTS 300 TOURING	43 900	SCOOTER	1	278	21,5
946 EMPORIO ARMANI	69 900	SCOOTER	1	124	0,7

YAMAHA

FACTOR 125I ED	7 790	CITY	1	124	11
FACTOR 150 E	7 990	CITY	1	149	2,2
FACTOR 150 ED JBS	8 890	CITY	1	149	12,2
FAZER 150 SED JBS	9 990	CITY	1	149	2,2
FAZER 250	13 990	CITY	1	249	20,7
YZF-R3	20 990	CITY	2	321	42
YZF-R3 ABS	22 990	CITY	2	321	42
XJ6 N ABS	33 990	NAKED	4	600	77,5
XJ6 N ABS	33 490	ESPORT	4	600	77,5
MT-03	19 190	CITY	1	321	42
MT-03 ABS	21 190	CITY	1	321	42
MT-07 ABS	31 690	NAKED	2	689	74,8
MT-09	38 990	NAKED	3	847	115
MT-09 TRACER	45 990	CROSSOV.	3	847	115
NEO 125	7 990	SCOOTER	1	125	9,8
NMAX	11 690	SCOOTER	1	155	15
TMAX ABS	59 000	SCOOTER	2	530	46
XTZ CROSSER 150 E	10 190	TRAIL	1	149	2,2
XTZ CROSSER 150 ED	11 190	TRAIL	1	149	2,2
XTZ 250 LANDER	15 290	TRAIL	1	249	20,7
XT 250 TÉNÉRÉ	15 890	TRAIL	1	249	20,7
XT 660R	31 990	MAXITR.	1	660	48
XT 1200Z S.TÉNÉRÉ	58 490	MAXITR.	2	1 199	112
XT 1200Z S.TÉNÉRÉ DX	65 490	MAXITR.	2	1 199	112
YZF-R1	126 990	ESPORT	4	998	200
YZF-R1M	169 990	ESPORT	4	998	200

CROSSOV. = crossover | MAXITR. = maxitrail | CICLOM. = ciclomotor | ESPORT. = esportivo Preços e dados fornecidos pelos fabricantes

abc moto aventura
TEMOS O MELHOR PREÇO DE PNEUS DE MOTO
PIRELLI
METZELER MOTORCYCLE TYRES
MICHELIN
DESCONTOS DE ATÉ 15%
ANTES DE TROCAR, FALE COM A GENTE
PROMOÇÃO
Av Winstown Churchill, 637 - Rudge Ramos SBC/SP
CEP 09613-000 Tel.: (11)4362-5030 (11) 4362-1817
/abcmoto aventura
@abcmotoaventura
abcmotoaventura.com.br

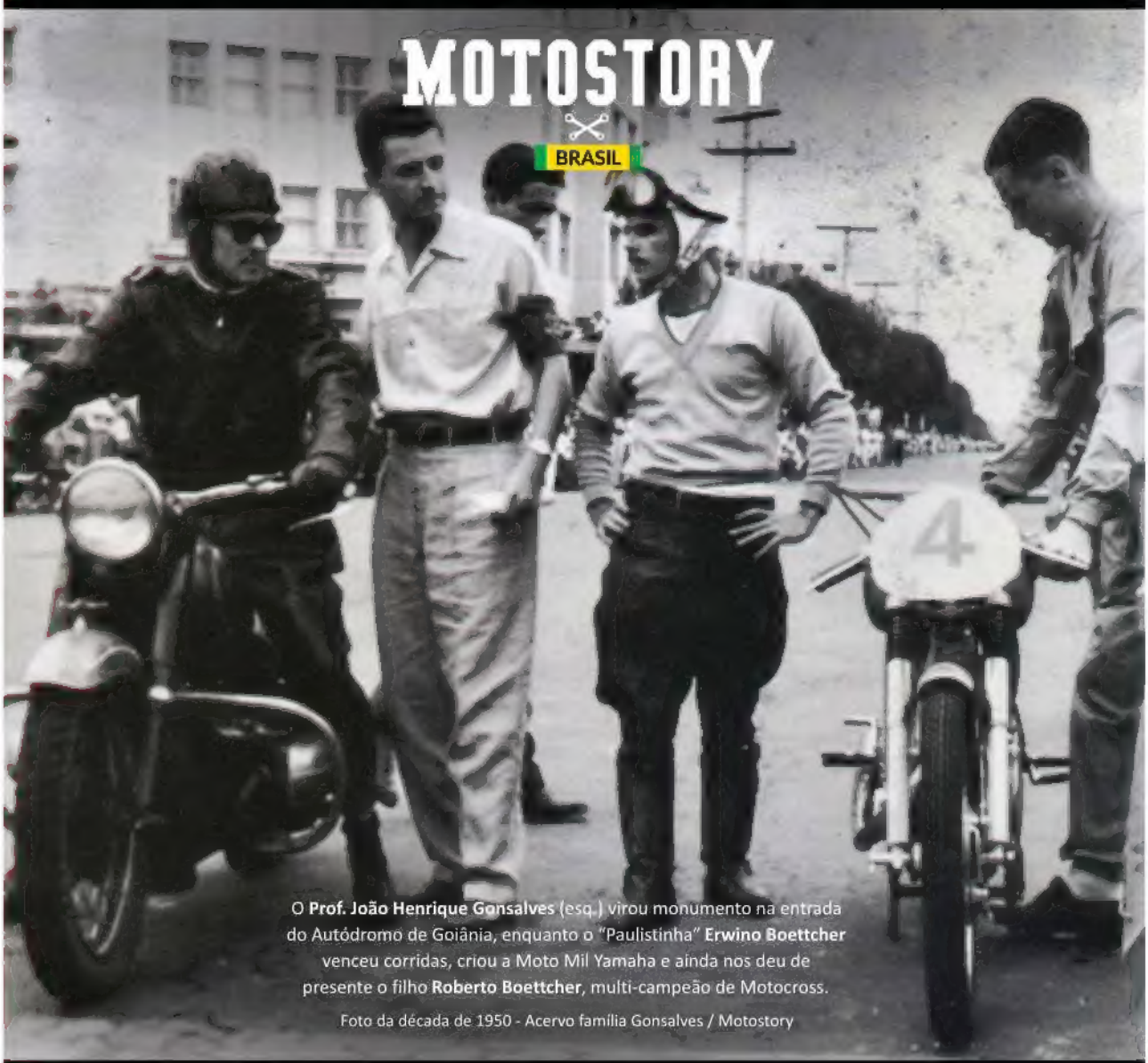
SUA MOTO, NOVA DE NOVO!
20 ANOS NO MERCADO! - ORÇAMENTOS TAMBÉM VIA WHATSAPP 11 98867-8244 (HO)
Estilo PINTURAS
www.estilopinturas.com.br
RUA SILBA, 84 - CASA VERDE - SÃO PAULO - SP
WWW.ESTILOPINTURAS.COM.BR

MOTO.com.br
MOTO.com.br
14
ANOS
Classificados ▪ Lançamentos ▪ Motores ▪ Adrenalina
facebook.MOTO.com.br

TODA TRADIÇÃO E TECNOLOGIA DAS PISTAS A UM CLIQUE
momo
PNEUFREE.COM

motormidia
Já conferiu o novo site da Motociclismo?
www.motociclismoonline.com.br
COMPARADOR
TESTES
NOTÍCIAS
VÍDEOS
COMPETIÇÕES
Compare
Busque
Motociclismo Brasil
@motociclismo_br

"Se você não sabe de onde veio, certamente não saberá para onde ir!"



O **Prof. João Henrique Gonsalves** (esq.) virou monumento na entrada do Autódromo de Goiânia, enquanto o "Paulistinha" **Erwino Boettcher** venceu corridas, criou a Moto Mil Yamaha e ainda nos deu de presente o filho **Roberto Boettcher**, multi-campeão de Motocross.

Foto da década de 1950 - Acervo família Gonsalves / Motostory

A História da Motocicleta no Brasil

Patrocínio COBREQ® Co-Patrocínio RIFFEL MOTOSPIRIT ALEMÃO PNEUS

www.motostory.com.br

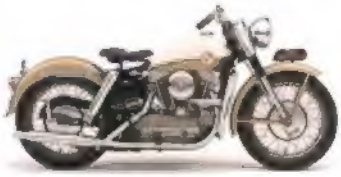
Apoio motociclismo Motos 70 Clássicas PIX HAUS DIGITAL ICGP SigVisual PNT MUSEU VI Valongo Moto Classic CBM

Sportster: 60 anos

Teste seus conhecimentos sobre um dos modelos mais longevos do motociclismo

1 A primeira Sportster, de 1957, contava com qual motor V2?

- A ☐ Panhead
- B ☐ Shovelhead
- C ☐ Ironhead
- D ☐ Twin Cam 55
- E ☐ Revolution



2 Em 1970, a marca lançou um modelo de competição baseado na Sportster e que colecionaria títulos:

- A ☐ XRX 1200
- B ☐ Stealth 900
- C ☐ XL #One
- D ☐ XR Thunder
- E ☐ XR 750

3 Em 1970, em Bonneville, um stream liner com motor de Sportster chegou a 426 km/h. Quem era o piloto?

- A ☐ Al Dotizzan
- B ☐ Cal Rayborn
- C ☐ Arthur Headache
- D ☐ Ralf Miotter
- E ☐ Raoul "Panko" Jr.

4 Projetada por Willie G. Davidson, a Sportster Cafe Racer chegou em:

- A ☐ 1977
- B ☐ 1980
- C ☐ 1992
- D ☐ 1975
- E ☐ 1974

5 Em 1986 a Sportster recebeu o motor que usa até hoje. Trata-se do:

- A ☐ Ironhead Mk II, de 883 cm³ e 1 210 cm³
- B ☐ Evolution R, de 900 cm³ e 1 170 cm³
- C ☐ Twin Cam 54 (in³) e 72 (in³)
- D ☐ Revolution, de 883 cm³ e 1250 cm³
- E ☐ Evolution, de 883 cm³ e 1 202 cm³

RESPOSTAS • 1C / 2E / 3B / 4A / 5E / 6C / 7A / 8B / 9E / 10D

6 Lançada em 2016, o mais recente modelo da família Sportster é a:

- A ☐ Forty-Eight
- B ☐ Sport Cafe
- C ☐ Roadster
- D ☐ Seventy-Two
- E ☐ Sportster Rocker

7 Um novo chassi e motor montado em coxins de borracha vieram na linha:

- A ☐ 2004
- B ☐ 2006
- C ☐ 2002
- D ☐ 2005
- E ☐ 2016

8 Em que ano as Sportster adotaram a tradicional transmissão por correia?

- A ☐ 1959
- B ☐ 1980
- C ☐ 1989
- D ☐ 1995
- E ☐ 2002

9 Qual destas marcas utilizava os V2 das Sportster em suas motos?

- A ☐ AMF Motorcycles
- B ☐ Viper Motorcycles
- C ☐ Boss Hoss
- D ☐ American Eagle
- E ☐ Buell

10 Lançada em 2007, ela chegou a ser vendida no Brasil. Falamos da:

- A ☐ XL 1200C Low Rider
- B ☐ XR 1200CX
- C ☐ XL 883R Dark Custom
- D ☐ XL 1200N Nightster
- E ☐ XR 1000 Steel Iron

Conheça a linha completa em
rinaldi.com.br

COLOQUE A SEGURANÇA E A DURABILIDADE PARA

RODAREM COM VOCÊ!

Respeite a sinalização de trânsito.

HB 37 SCOOTER

Dianteiro/Traseiro
120/70-13 (53L)
130/60-13 (60P)
90/90-12 (44J)
100/90-10 (56J)
130/70-12 (56L)

Para uso SEM câmara de ar

Imagens ilustrativas.
Consulte todas as medidas disponíveis no site.

RINALDI

É muito mais pneu.

MASTER OF TORQUE 2018

Não jogue este impresso em vias públicas. Mantenha as cidades limpas.

www.yamaha-motor.com.br/mt

Consulte condições de financiamento.

TODOS JUNTOS FAZEM UM TRÂNSITO MELHOR. www.facebook.com/yamahamotorbrasil www.instagram.com/yamahabrasil

PRODUZIDO NO PÓLO INDUSTRIAL DE MANAUS
CONHEÇA A AMAZÔNIA

As motocicletas Yamaha estão em conformidade com o Promot – Programa de Controle de Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares. SAC YAMAHA: (11) 2431-6500 sac@yamaha-motor.com.br - Central de Relacionamento com o Cliente: (11) 2431 6000 I SAC: 0800 774 3233 - sac.consorcio@yamaha-motor.com.br CAS - Atendimento ao deficiente auditivo ou de fala: 0800-774-1415 I Ouvidoria: 0800-774-9000 - ouvidoria@yamaha-motor.com.br